



< Os cinco carros mais baratos do Brasil

AUTO

ESPORTE

TESLA MODEL 3

JEEP COMPASS LONGITUDE TD

PORSCHE CAYENNE

PEUGEOT 2008

MINI COUNTRYMAN JCW

BMW SÉRIE 5 e X5 M

HONDA FIT 2018

AUDI R8

TESTE COMPARATIVO

NOVO POLO

X ARGO
E HB20

COMPETITIVO NO PREÇO (A PARTIR
DE R\$ 50 MIL), HATCH DA VW VEM
RECHEADO DE INOVAÇÕES

EXCLUSIVO!

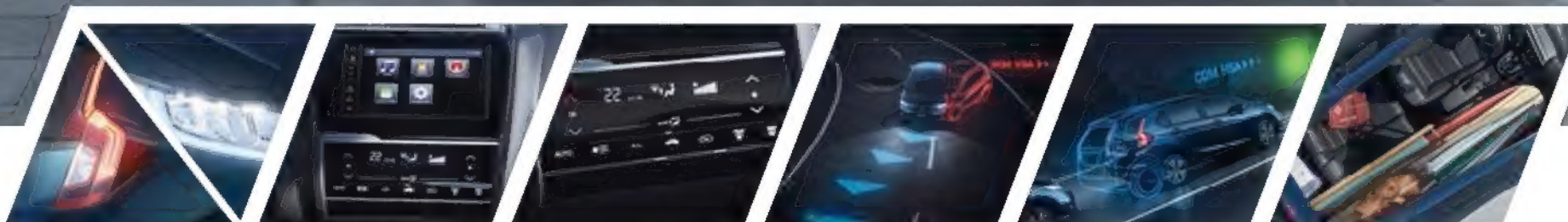
CHEVROLET EQUINOX

Aceleramos o substituto do
Captiva. Chega por R\$ 149.900
com motor 2.0 turbo, desempenho
de sobra e muita tecnologia





TALENT MARCEL



Faróis Full LED
e lanternas traseiras
em LED

Multimídia multi-
touchscreen de 7" com
navegador e interface
para smartphone

Ar-condicionado digital
full touchscreen

Sistema VSA (Vehicle
Stability Assist):
assistente de tração
e frenagem

Sistema HSA (Hill Start
Assist): assistente
de partidas em aclives

Exclusivo sistema de
configuração de bancos

Novo Honda
FIT 2018
Ele surpreende.

Minha escolha faz a diferença no trânsito.



Nota A na classificação
geral

Consumo de combustível (km/l) para o Honda FIT 1.5 EXL (Flex): 8,3 km/l (etanol) e 12,3 km/l (gasolina) em ciclo urbano (cidade) e 9,9 km/l (etanol) e 14,1 km/l (gasolina) em ciclo rodoviário (estrada). Classificação no Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular na categoria: A; na absoluta geral: A; e em emissões: A. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões.



HONDA

SUMÁRIO

OUTUBRO
2017
EDIÇÃO 629

MARCOS
CAMARGO



*Tem mexicano
novo no pedaço*



30

A GM do Brasil lança neste mês de outubro sua maior cartada para o crescente segmento de SUVs médios. Produzido no México, o Equinox não apenas chega para suceder o Captiva, mas para reinserir a Chevrolet em um nicho que decolou nos últimos anos, e no qual a marca se apagou. O novo utilitário também terá a missão de mostrar toda a categoria para bater rivais difíceis, como o líder Jeep Compass.

Polo x Argo x HB20



40

A nova geração do VW Polo encara seus rivais diretos para mostrar que também subiu de nível

Os básicos do mercado



50

Testamos os cinco hatches mais baratos do Brasil para ver qual deles tem o melhor custo-benefício

Honda Fit de visual novo



60

Reestilizado no fim de setembro, o Fit 2018 acaba de chegar às lojas com leds, controle de estabilidade e visual de CR-V

JAC T40 e os planos de Habib



74

Conversamos com o chefe da JAC Motors do Brasil para saber os rumos da empresa e acelerar o T40



VOCÊ DIZ

06

Carta ao leitor

07

Expediente



IGNIÇÃO

10

Mercedes-AMG Project One

14

Salão de Frankfurt

16

Coluna Design Luiz Veiga

18

Para ver, ler, ouvir e jogar

19

Central eletrônica e Instagram

22

Rota 2030 e flagras



ÁREA RESTRITA

24

Ford Focus 2019

26

Novos SUVs para o Brasil



TESTAMOS

30

Chevrolet Equinox

36

Tesla Model 3

40

VW Polo x Fiat Argo x Hyundai HB20

50

Comparativo de hatches populares

58

Audi R8

60

Honda Fit 2018

62

Jeep Compass Longitude diesel

63

Mini Countryman JCW

64

Porsche Cayenne 2018

66

Triumph Scrambler

68

BMW X5 M

69

Peugeot 2008 AT6

70

BMW 540i

73

Multimídia: Audi Q5

74

JAC T40 e entrevista com Habib

77

S10 High Country x Hilux SRX



TENDÊNCIAS

78

Níveis de autonomia nos carros



MUNDO SOBRE RODAS

80

Os pedestres estão seguros?



SERVIÇO

84

Vendas para PC

86

Usado boa compra

87

Oficina Autoesporte



MERCADO

88

Os mais vendidos

89

Vendas por categoria

90

Um ano de Honda Civic

91

Tabela de preços



CARRO VOADOR

98

Assinaturas nos muros



PETRONAS SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE
AO AQUECIMENTO
EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™.
Garantindo máxima performance em condições extremas.

Para saber mais, acesse o site da PETRONAS: www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium



Oil Developed For



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT



Guten Morgen, Autoesporte

Quando esta edição de **Autoesporte** chegar às bancas e para os assinantes, em suas versões impressa e eletrônica, o Salão do Automóvel de Frankfurt 2017 será um evento do passado. Uma das mais importantes mostras da indústria automobilística, promovida há 120 anos no país onde o automóvel “nasceu” como uma patente industrial, não pode deixar de ser reportada para quem gosta e acompanha o assunto.

E não fica, ainda que uma revista de circulação mensal corra o risco de chegar com uma cobertura “velha”. **Autoesporte** lançou mão de três de seus repórteres para mostrar tudo ao vivo em seu site e redes sociais, quando os carros começavam a ser apresentados e as informações ainda estavam sendo divulgadas. Ou até antes, em um trabalho de reportagem corpo a corpo com os executivos das montadoras.

Com metade do time na Alemanha – o editor Diogo de Oliveira mal passou a integrar a equipe e já foi escalado para cumprir dupla jornada no roteiro da Porsche e do Latin NCAP (programa de avaliação de carros novos) –, conferir o ingresso de novidades ao nosso mercado não foi nada fácil. Apenas registrar a chegada do novo VW Polo não bastaria, então programamos um teste comparativo com dois de seus principais concorrentes.

E não é que conseguimos um contato exclusivo com a nova geração do Chevrolet Equinox? E o melhor, com o combustível oferecido aqui e na versão em que o modelo inédito no Brasil será vendido no mercado nacional. Está bom? Ainda não! Às vésperas da entrega da revista para a gráfica, a Honda lançou o Fit atualizado.

O tempo é curto, mas por que não inventar mais coisa para, como alertava minha avó, procurar sarna para se coçar? Foi o que o editor Alberto Cataldi fez ao começar o projeto Central Eletrônica, podcast focado em tecnologia. Basta procurar o link em nosso site, no soundCloud ou na iTunes Store para conferir.

Como vale muito também conhecer o Globo +, aplicativo recém-lançado que reúne as revistas, os sites da Editora Globo e o jornal *O Globo*. Lá é possível encontrar o conteúdo do site e da revista, e material diário exclusivo para assinantes: <http://app.globomais.com.br>. Ele vem se juntar ao aplicativo exclusivo de **Autoesporte**: <http://app.revistaautoesporte.globo.com>. Fique atualizado no papel, computador, tablet ou smartphone. Nem o Salão de Frankfurt nem os lançamentos ficam para trás para você que acompanha **Autoesporte**.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO



A REVISTA AUTOESPORTE é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.



ANUALMENTE AUTOESPORTE aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.



OS TESTES DE AUTOESPORTE são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

NOSSOS TESTES

Autoesporte planeja seus testes e avaliações atendendo exclusivamente ao interesse dos leitores. Os carros são selecionados seguindo critérios exclusivamente editoriais, e testados dentro dos limites da legislação em pistas destinadas a esse fim. Como é praxe no setor, contamos com unidades de frota das montadoras e importadores para serem testados. Podemos aceitar convites para eventos nacionais e internacionais quando essa é a única alternativa de acesso à avaliação de um carro que tenha relevância editorial.

NOSSOS PARCEIROS EDITORIAIS

Você encontra material produzido pela equipe de **Autoesporte** nos jornais:





DIRETOR GERAL:
Frederico Zoghaib Kachar
DIRETOR DE AUDIÊNCIA:
Luciano Tanguinha de Castro
DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE:
Virginia Any
DIRETOR EDITORIAL:
Fernando Luna



DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE, ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES NEGÓCIOS: Ricardo Cianciaruso
DIRETOR DE REDAÇÃO: Marcus Vinicius Gasques
EDITORES MULTIPLATAFORMA: Alberto Cataldi, Diogo de Oliveira e Julia Cobaral
REPÓRTERES: Gabriel Aguiar, Guilherme B. Muniz, Michelle Ferreira e Tereza Consiglio
DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA: Gustavo M. Maffei
ESTAGIÁRIOS: Amanda Oliveira e Julia Gionesi
ASSISTENTE DE REDAÇÃO: Rayane Ramalho
COLABORADORES: Anselmo Cheré, Dmitry Mirolubov, Estevan Silveira, Fabio Aro, João Kleber, Marcos Camargo, Paola Hiroki e Pedro Hamdan

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO

DIRETORA DE ARTE: Cristiane Monteiro
DESIGNERS: Alexandre Zanarda, Clayton Rodrigues, Felipe Hideki Yatabe, Marcelo Massao Serikaku e Verúcia Ferraz
ESTAGIÁRIA: Fernanda Ferrari

MERCADO ANUNCIANTE

ENTOS — Tecnologia, TI, Telecom, Eletroeletrônicos, Comércio e Varejo
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano Morad Nassenn;
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Ciro Rta Shimoto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Christian Lopes Mamburg, Cristiane de Barros Paggi Ricci, de Carvalho Dias e Roberto Loz nior.

ENTOS — Bens De Consumo, Alimentos e Bebidas, Moda e Beleza, Arquitetura e Decoração
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sílma Suto;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Eliana Lima Fagundes, Fátima Regina Ottaviani, Giovanna Sila n Perez, Paula Santos Sv a, Sílma Teixeira da Costa e Sílma Mozerino Sbral.

ENTOS — Mobilidade, Serviços Públicos e Sociais, Agro Negócios, Indústria, Saúde, Educação, Turismo, Cultura, Lazer, Esporte
DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Renato Augusto Cassis Biscalco;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Cristiane Sares Nogueira, Diego Fabiano, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Sv a
DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sílma Regina de Melo Pepe;
EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Dominique Pietroni de Freitas e Lilian de Marche Noffs

ENTOS — Financeiro, Legal, Imobiliário
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Ana Svía Costa e Milton Luiz Abrantes

ESCRITÓRIOS REGIONAIS

DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Luciana Menezes Pereira;
GERENTE MULTIPLATAFORMA: Larissa Ortiz
EXECUTIVA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sílma Sílma Chagas Arantes
UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO
GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ: Rogerio Pereira Ponce de Leon;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Daniela Nunes Lopes Chahim, Liliane Ribeiro Silva, Maria Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos
UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA

GERENTE MULTIPLATAFORMA: Sílma Costa Freitas Sv a;
EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Camila Amoral da Sv a e d rge Sílma Felix d nior

OPEC OFF LINE: Bruno Granja, Carlos Roberto de Sá e Douglas Costa

OPEC ONLINE: Danilo Panzarini, Higor Daniel Chabes, Rodrigo Pecoschi

EGCN

CONSULTORA DE MARCAS: Olivia Cipolla Sílma

DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL

DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL: Sílma go d aquim Afonso
G.LAB: Caio Henrique Caprioli, Lucas Fernandes;
EVENTOS: Daniela Valente;
PORTFÓLIO E MERCADO: Rodrigo Gírodo Andrade
PROJETOS ESPECIAIS: Luiz Claudio dos Santos Faria, Sílma ilherme legawa

AUDIÊNCIA

DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR: Cristiano Augusto Sílma Sílma;
DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO COMERCIAL: Ednel Zampese;
COORDENADORES DE MARKETING: Eduardo Raccato Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

ESTRATÉGIA DIGITAL

COORDENADOR: Sílma ntíaga Carrilho;
DESENVOLVEDORES: Alessandra Macedo, Fabio Marciano, Fernando Raatz, Fred Campos, Leandro Paixão, Marden Pasinato, Murilo Amendola, Sílma iago Previero e William Antunes

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL

GERENTE: Svía Sílma lieiro

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar danos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto sobre a vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm como objetivo ainda entreter e apoiar os leitores em suas decisões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio. Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. No interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas, e apuramos dados junto a concessionários e fornecedores, entre outras fontes. Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado. **Autoesporte** cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas sejam ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga. Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas. **Autoesporte** consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores. Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas
(11) 4003-9393
www.sacglobo.com.br

Para anunciar
SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447
3767-7942 / 3767-7889
3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923
BSB: (61) 3316-9584

Na internet
www.assinaglobo.com.br/sac
(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias
(11) 3767-7226
parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo
(11) 3767-7005
venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores
O pedido será atendido através do jornalista ao preço da edição atual, desde que haja disponibilidade de estoque. Faça seu pedido na banca mais próxima.

Para se corresponder com a Redação
autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

- SITE AUTOESPORTE**
revistaautoesporte.globo.com
- FACEBOOK**
facebook.com/RevistaAutoesporte
- PODCAST**
Central Eletrônica
- INSTAGRAM**
@autoesporte
- CBN**
segunda-feira, às 15h40
domingos, às 11h50
- RÁDIO GLOBO**
quarta-feira, às 17h30



Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB

O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publicitário" e "promo".

O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborada em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA EDITORA GLOBO S.A. - AV.9 DE JULHO, 5229 - JD. PAULISTA - SÃO PAULO - SP - CEP 01407-907
Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap - Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão: Plural Indústria Gráfica LTOA, Avenida Marcos Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tomboré - Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001. Impresso em papel Inpacel LWC Coating 60 g/m².

É MUITO PRÊMIO PARA UM CARRO SÓ. POR ISSO SÃO VÁRIAS VERSÕES E MUITA TECNOLOGIA. NISSAN KICKS, A MELHOR COMPRA DA CATEGORIA.

O mais urbano dos SUVs agora é produzido no Brasil, trazendo um novo conceito global: o Nissan Intelligent Mobility. Conheça essa série de inovações criadas pela Nissan para você aproveitar toda a intensidade das ruas.

Design | Versatilidade | Tecnologia japonesa



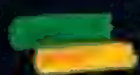
Melhor SUV
de 2017 da
América Latina



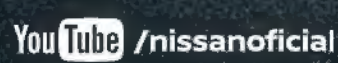
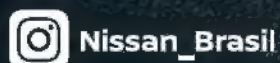
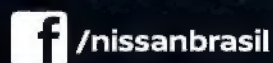
Vencedor do
comparativo
de SUVs
compactos



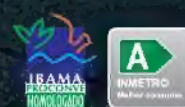
Eleito a melhor
compra entre
os SUVs até
R\$ 100 mil



Agora fabricado no Brasil com novas versões, cores e tecnologias.



nissankicks.com.br



Publicidade referente ao veículo Nissan Kicks 1.6 SL. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões em www.nissan.com.br. Para informações sobre o consumo, acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br.

Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites



lewis/lara/TBWA

Alerta inteligente
de colisão frontal

Câmera 360° inteligente

Painel multifuncional
em HD com 12 funções



CINCO MOTORES, UM HIPERCARRO

VITRINE DE ALTA TECNOLOGIA E RECURSOS TRAZIDOS DA FÓRMULA 1, O PROJECT ONE É UM HÍBRIDO QUE COMBINA CINCO MOTORES PARA GERAR MAIS DE MIL CAVALOS

A estrela da Mercedes-AMG brilhou em casa, na apresentação do Project One. O superesportivo tem cinco motores, um convencional e quatro elétricos, para gerar mais de 1.000 cv. Com transmissão automatizada de oito marchas exclusiva do projeto, o V6 1.6 tem injeção direta e turbocompressor acionado por um dos motores elétricos. As válvulas são operadas pneumáticamente em vez de usar molas, para atingir facilmente 11.000 rpm. O segundo motor elétrico é ligado ao virabrequim do V6. Cada um dos outros motores conecta-se a uma roda dianteira, pode girar a 50.000 rpm para gerar 193 cv e acelerar ou frear automaticamente para distribuir o torque. O Project One pode rodar só na eletricidade; se pisar mais, o V6 entra em funcionamento. Se você começar no modo mais bravo, Race, a Mercedes diz que o Project One vai de zero a 200 km/h em menos de seis segundos. A velocidade máxima ultrapassa os 350 km/h.

 **GABRIEL AGUIAR** (@gaguiaar@edglobo.com.br)

VENDAS COMEÇAM NO FIM DO ANO POR 2 MILHÕES DE EUROS – R\$ 7,4 MILHÕES SEM NOSSOS IMPOSTOS

VISUAL IMPACTANTE

A cabine avançada abre espaço para o motor central-traseiro, enquanto os para-lamas dianteiros ressaltados têm grelhas de refrigeração automáticas. Atrás há uma enorme barbatana dorsal, que se soma ao aerofólio ajustável para dar muita estabilidade em altas velocidades. O extrator de ar faz parte de um conjunto que percorre toda a parte de baixo do carro, o que faz prever um downforce poderoso.





Cockpit

O cockpit da Mercedes-AMG GT Black Series é inspirado no de uma Fórmula 1. O volante é de carbono e possui 10 botões. O painel de instrumentos é digital e o sistema de infotainment é touchscreen.



Custo do motor agressivo

O projeto prevê um motor V8 biturbo de 4,0 litros, com 510 cv e 650 Nm. O custo do motor é de R\$ 1,5 milhão.

Tecnologia das pistas

Suspensão multilink tem projeto baseado na Fórmula 1. As rodas de alumínio forjado são 19 com pneus Michelin Pilot Sport Cup 2 285/35 à frente e 335/30 atrás.

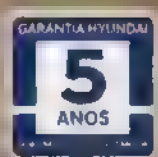
Série (muito) limitada

A Mercedes-AMG GT Black Series será produzida em série limitada de 275 unidades. A Mercedes afirma que há brasileiros interessados no hiper carro, mas não diz quantos.

HYUNDAI HB20.

5 ANOS NA FRENTE.

O CARRO QUE MUDOU O JEITO
DO BRASILEIRO VER CARRO.



+1=



Central multimídia
blueMedia® com
Apple CarPlay®,
Google Android Auto
e OnCar.



Rodas de liga leve
diamantadas
de 15".



Bancos de couro
e tecido

 Na cidade somos todos pedestres.

Imagens meramente ilustrativas. Garantia Hyundai 5 anos. O período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. O plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no Manual de Garantia do veículo disponíveis no site: www.hyundai.com.br, assim como no Manual do Proprietário. Pintura só ida e frete incluso. Preço válido até 31/10/2017 ou enquanto durarem os estoques. A linha Hyundai HB20 está em conformidade com o Programa de Controle e de Poluição do Ar por Veículos.



HB20 5 ANOS

A edição comemorativa
com 1 ano a mais de garantia.

A partir de
R\$ 49.630

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais:   HyundaiBR

Confira todas as ofertas: comprarhyundai.com.br

HB20  anos

 **HYUNDAI**

Uso particular: garantia de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. A Garantia Hyundai 5 anos está condicionada à observação pelo usuário. Os bancos são de couro sintético de microfibra. Hyundai HB20 Edição Comemorativa 1.0 L com transmissão mecânica (OCN D254), ano de fabricação/modeo 2017/2018, preço à vista: R\$ 49.630,00, com Automotores. PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.



SALÃO DE FRANKFURT

ELETRIFICOU!

MAIOR SALÃO AUTOMOTIVO DO MUNDO NÃO DEIXA DÚVIDA: O FUTURO SERÁ ELÉTRICO (E NÃO DEMORA)

Quando nada menos do que nove tradicionais marcas (Volvo, Fiat, Jeep, Alfa Romeo, Nissan, DS, Peugeot, Mitsubishi e Infiniti) anunciaram que não iriam ao Salão de Frankfurt deste ano, a relevância do maior evento automotivo do mundo ficou em dúvida. Um reflexo da própria indústria, diante do desafio de se reinventar para sobreviver. E o primeiro choque do desfibrilador já veio. Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW e Jaguar Land Rover anunciaram uma estratégia agressiva para adoção de motorização elétrica e híbrida em toda a sua linha. No caso da VW, o plano é ter ao menos uma versão elétrica para cada um de seus modelos até 2030. A JLR fala em lançar apenas elétricos ou híbridos a partir de 2022, enquanto a Mercedes terá opções eletrificadas para todos os carros dentro do mesmo prazo. BMW anunciou 25 novos elétricos até 2025.

As razões para essa pressão são bem simples. Primeiro, a decisão da China de banir a venda de

veículos a combustão no país em um futuro próximo. A data ainda é discutida pelos reguladores locais, mas, a considerar o compromisso da nação em cortar significativamente suas emissões de carbono até 2030, o prazo não deve passar de 2040 para o maior mercado automotivo do mundo aceitar apenas veículos elétricos. A segunda razão tem nome conhecido. Tesla. A empresa já domina 45% do mercado de elétricos dos EUA, segundo a agência Moody's, e projeta chegar a 80% das vendas mundiais do segmento dentro dos próximos cinco anos – com a ajuda, claro, de uma já anunciada fábrica na China.

A incerteza ainda está com o Brasil que, sem a aprovação do aguardado plano Rota 2030, pode ficar de fora dessa geração de veículos. Talvez seja o caso de se contentar, novamente, com carros de baixo custo criados especificamente para mercados emergentes. Um futuro com cara de passado. **(Alberto Cataldi)**

Futuro próximo

APESAR DAS PROMESSAS REAIS, AS NOVIDADES MAIS IMPORTANTES APARECERAM COMO CONCEITOS



Toyota C-HR Hy-Power A marca japonesa está aproveitando bem o filão de híbridos com seu SUV e criou essa versão esportiva, mais potente. Deve chegar ao mercado europeu em 2018.



Mercedes-Benz EQA O protótipo oferece uma visão bem clara da futura linha de compactos. Motores elétricos montados nos eixos para tração integral e autonomia de 400 km.



Volkswagen I.D. Crozz Conceito é uma evolução do elétrico I.D., revelado ano passado. Já mais próximo de uma versão de produção, será lançado em 2020.



Audi Elaine O SUV conceito repete o visual do E-Tron Sportback mostrado na China, mas tem porte maior e promete mais funções de direção autônoma.

SEUS DIAS VÃO PASSAR MAIS RÁPIDO.

BMW M140i e BMW M240i.



Puro Prazer de Dirigir



Faça a sua escolha: Hatch de 5 portas ou compacto Coupê? Dois autênticos modelos M Performance com design sofisticado, motorização e suspensão aperfeiçoadas e dinâmica de condução aprimorada. Motor TwinPower Turbo de 6 cilindros de 340 cv e 500 Nm de Torque que permite acelerar de 0 a 100 km/h em 4,6 segundos. Pacote Aerodinâmico M Sport, Freio M Sport, Suspensão M Adaptável, Direção Esportiva Variável, rodas M aro 18', Volante M em couro, Sistema de Som Harman Kardon, BMW ConnectedDrive com Serviços de Concierge e Serviços Remotos. Desempenho, dinâmica e emoção, em todos os detalhes, todos os dias.

VISITE UMA CONCESSIONÁRIA
OU ACESSE WWW.BMW.COM.BR E SURPREENDA-SE.

M PERFORMANCE

Minha escolha faz a diferença no trânsito.





BELEZA INTERIOR

COMO DÁ MUITO TRABALHO PROJEITAR A PARTE DE DENTRO DE UM CARRO, O ESTUDO DE INTERIOR É O QUE NOS ÚLTIMOS ANOS MAIS É MÊS DESenvolvido e agrupado em tecnologias e especialidades



LUIZ ALBERTO VEIGA

Chefe designer, dedicou 40 de seus 63 anos à área de design da VW, onde começou como ilustrador técnico. Passou a fazer parte do Hall da Fama **Autoesporte** no Carro do Ano 2017, e agora escreve para os leitores do site e da revista

Temos que dizer claramente: desenvolver um interior de automóvel é muito mais complicado do que o exterior, mas a maioria dos designers quer ser herói do visual externo. Por lidar diretamente com o corpo humano, o primeiro grande desafio é posicionar corretamente os “manequins” e definir tudo o que se refere à visibilidade e acesso aos comandos. O motorista tem de visualizar todos os ícones que indicam os comandos, sejam eles alavancas, pedais, volante, botões etc.

O item mais complicado é justamente o painel, pois agrupa muitos sistemas complexos. O quadro, chamado de “cluster”, deve ser perfeitamente visível. E, além do visual e da distribuição dos diversos instrumentos, o conjunto também passa por profundas análises para verificação de reflexos e brilhos indesejáveis.

Há cuidados especiais no que se refere ao “feeling” dos botões de comandos. Isso significa que um comando deve ser macio e leve no uso, porém, o acionamento de uma função deve ficar claramente demonstrado por meio de uma percepção por toque, que significa que a aplicação foi ativada. É o que chamamos de “heptics”.

Um botão de comando não pode ser “borrachudo”, sem uma posição correta. Precisa ser como o acionar de um segredo de cofre, onde se sente na ponta dos de-

dos cada clique quando o botão de segredo é girado. Essa filosofia se aplica também para alavanca de freio, comando de marchas, acionadores do pisca e pedais.

Com a aplicação cada vez maior de telas sensíveis ao toque (touchscreen) esse trabalho de relojoaria está diminuindo e deve desaparecer em um futuro próximo. As telas vão incorporar todas as funções, mas mesmo assim seria ideal que também emitam um sinal de “Pok, a função foi acionada” com o uso de ruído ou vibração.

Outro sistema que dá muito trabalho é o ar-condicionado. O motor e tubulações que o painel esconde são grandes e as saídas de ar têm de ser calculadas quanto ao volume, direção e velocidade do ar para proporcionar o bom resfriamento ou aquecimento da cabine. O sistema ainda tem a função de desembaçador dos vidros laterais dianteiros, principalmente na área dos espelhos retrovisores e do pára-brisa. Em veículos mais caros o sistema de ar ainda deve contemplar os passageiros traseiros, o que significa tubulações passando pelo console central.

Cada milímetro do painel é estudado à procura de espaço para os vários sistemas. Normalmente, o “corpo” é uma grande peça injetada em material plástico nobre, com “inserts” de partes moldadas macias ao toque. Porém, o mais complexo

nos dias de hoje são os sistemas elétricos, com suas centrais e chicotes que abriram uma nova disciplina na engenharia automobilística: softwares!

Nos últimos anos houve grande demanda de sistemas de comunicação, ou seja, internet e conexões com dispositivos pessoais (celulares), além de sistemas de auxílio de direção. Sua função é agir como motorista sem permissão prévia, principalmente em relação à segurança.

Há sensores de aproximação e radares, que em conjunto com satélites determinam a posição exata do veículo no globo terrestre. Um dos derivados desse sistema são os navegadores que nos levam a um destino, em qualquer lugar do mapa, com precisão de centímetros.

Os recursos de segurança podem também nos manter automaticamente dentro das faixas da estrada, ter autonomia para reduzir a distância dos veículos à frente e mesmo parar o automóvel independentemente da vontade do motorista a fim de evitar colisões e atropelamentos.

Além disso, o painel de instrumentos tem que ser bonito, dinâmico e com acabamento exemplar, pois ali é a posição em que o motorista vai estar o tempo todo.

Na próxima edição, continuo falando sobre bancos e outros componentes do interior do automóvel.

INVISÍVEL

Quem se acomoda ao volante ou como passageiro de um carro não tem ideia de todas as soluções detalhadamente estudadas para combinar beleza, funcionalidade e segurança



FUSCA

1303 Conversível



JÁ NAS
BANCAS*

Monte passo a passo
uma fiel reprodução
deste modelo mítico

FÁCIL DE MONTAR



Imagens ilustrativas

- Descubra as origens da Volkswagen
- Saiba tudo sobre o Fusca, suas diversas versões e evolução
- Receba instruções detalhadas e ilustradas para montar passo a passo o seu Fusca 1303

DIMENSÕES*

Comprimento: 51,2 cm
Altura: 18,4 cm
Largura: 20 cm

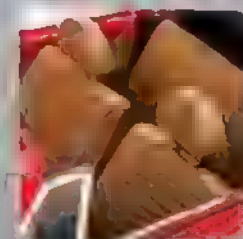
*SP (Capital) e R. (Capital)



Faróis e luzes
de freio acendem



Réplica fiel do
motor original



Acabamento
minucioso



Officially licensed
by Volkswagen

Uma coleção única para apaixonados pelo carro
mais popular do século XX

Veja mais detalhes em:

www.planetadeagostini.com.br



PLANETA
D'AGOSTINI

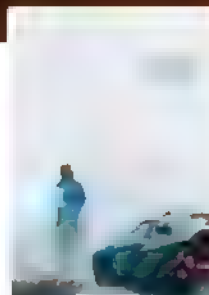
PARA VER



CONTINUAÇÃO DO CLÁSSICO DE FICÇÃO CIENTÍFICA CRIA UM FUTURO A PARTIR DAS TECNOLOGIAS DOS ANOS 1980

I magine um futuro onde as tecnologias evoluíram não a partir do que conhecemos hoje, mas do que era o auge dos anos 1980. É o cenário visto em *Blade Runner 2049*, a improvável sequência do clássico da ficção científica de 1982. Na Los Angeles distópica onde androides operários se rebelaram e vivem foragidos entre humanos, um detetive incumbido de caçá-los (vivido por Ryan

Gosling) desvenda uma trama sobre a origem dessas máquinas, com perseguições que levam a um encontro com Rick Deckard (Harrison Ford), protagonista do original. Os carros voadores, repletos de neon e portas de abertura suicida do filme clássico foram criados por Syd Mead, ex-designer da Ford que também desenhou os veículos de *Aliens*, *O Resgate*, *Tron* e *Elysium*. A nova produção se manteve fiel à arte do original, mas ampliou a variedade de veículos, que agora também participam de cenas de ação e perseguição pelo ar – graças às possibilidades dos efeitos especiais modernos



O filme é baseado no livro *Androides Sonham com Ovelhas Elétricas?*, de Philip K. Dick, mas tem pouquíssimas semelhanças. Uma das cenas mais tensas do texto é um confronto a bordo de um carro voador



PARA JOGAR



FERNBUS SIMULATOR

Dirigir um ônibus parece a ideia menos legal possível para se divertir? Não mais. Esse simulador da Aerosoft coloca o jogador ao volante de um coletivo de linha pelas ruas e Autobahnen da Alemanha. O foco não é a ação, mas a atenção aos detalhes como horários, volume de passageiros e até o pagamento de passagens. Disponível para PC a partir de R\$ 63,99

PARA LER

68



AS UPSTARTS B A D S ONE

Editora Intrínseca
R\$ 54,90

Se o mundo da mobilidade parece estar de cabeça para baixo, esse livro pode ajudar a entender como tudo começou. O jornalista reconta a história de duas empresas do Vale do Silício, Uber e Airbnb, para explicar como a nova economia está transformando os hábitos de consumo da população – e obrigando a renovação da indústria

PARA OUVIR



HITCHHICKER NEIL YOUNG

Foram 41 anos até que esse álbum de Neil Young, gravado em uma só noite em agosto de 1976, fosse lançado. Parte das músicas apareceram em outros formatos em seus discos, mas aqui elas reaparecem como foram feitas no período mais frutífero da carreira do compositor, em parceria com o produtor David Briggs. O clima de estar à deriva pelo mundo, como o nome indica (caroneiro, em inglês) permeia as composições



DE VOLTA PARA O CÉU

Paul DeLorean quer resgatar a história de seu tio John e dos fãs dos filmes *De Volta para o Futuro* ao criar um carro voador de verdade. O engenheiro fundou a DeLorean Aerospace, onde desenvolve o DRT-7, um VTOL (veículo de decolagem vertical) que está em gestação desde 2012. Com dois conjuntos de asas e dois rotores que giram para

alçar voo e direcionar a aeronave, ele tem 6 metros de comprimento e 5,60 metros largura. Totalmente elétrico, sua autonomia será de quase 200 km, com espaço para dois ocupantes. Começou com um protótipo de menos de 70 cm, só para provar que a engenharia funciona, mas o primeiro modelo funcional chegará daqui a um ano.



VOLANTE SEM CARRO

Já que os carros autônomos vão tornar os volantes praticamente opcionais, nada mais justo do que reinventá-los. A Jaguar Land Rover fez sua proposta na forma do Sayer, uma peça que, além de servir para guiar, ainda tem inteligência artificial e exibe informações. Segundo a empresa, funciona como um celular que pode ser retirado e levado para casa. Quando precisar de um carro, o consumidor o acionaria para localizar o veículo mais próximo dentro de uma frota de autônomos, elétricos e compartilhados.



Ouça o podcast Central Eletrônica em www.soundcloud.com/autoesporte

NOVAS DIREÇÕES

A Uber contratou Dara Khosrowshahi, ex-diretor da Expedia, como CEO. O objetivo é livrar a empresa de polêmicas e deixar para trás a imagem combativa de Travis Kalanick, fundador e antigo chefe. A tarefa não será fácil, mas o iraniano-americano de 48 anos já chegou falando em "reinvenção", o que inclui abrir seu capital e focar nos aspectos comportamentais que fizeram a companhia prosperar.



RELÓGIO



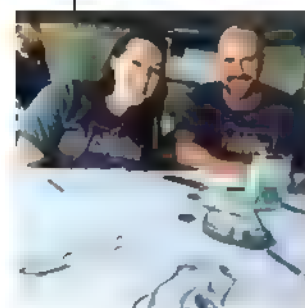
COISA DE MACGYVER

É o produto dos sonhos de quem quer estar sempre preparado. O relógio Tempo Tread tem uma pulseira composta por seis elos de aço inoxidável que também servem como ferramentas. Elas trazem desde chaves de fenda e allen até pinças e removedores de cartões de memória. Tudo em um design discreto e acompanhado de um mecanismo resistente a 200 metros de submersão. As peças podem ser trocadas e, segundo a fabricante, farão você ser barrado pela polícia na inspeção do aeroporto.

PREÇO US\$ 575. Vendas a partir de novembro no site www.leatherman.com.



#REGRAM



@ralphgilles

Designer de automóveis deve estar no topo da lista de Profissões Mais Desejadas do Mundo. E Ralph Gilles, chefe global de design da FCA, só reforça essa impressão com seu perfil no Instagram. O executivo narra sua rotina de carrões, viagens e inspirações com imagens simples do mundo automotivo. Vale seguir!



TUDO SOBRE O MUNDO
DOS AUTOMÓVEIS E
O SEU PRÓXIMO CARRO
ESTÁ NA AUTOESPORTE
E NO **GLOBO MAIS**.

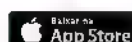
O APP QUE REÚNE
TUDO O QUE É
RELEVANTE PARA VOCÊ
EM UM SÓ LUGAR.

Globo+

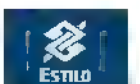
Conteúdo relevante para
todos os momentos do seu dia

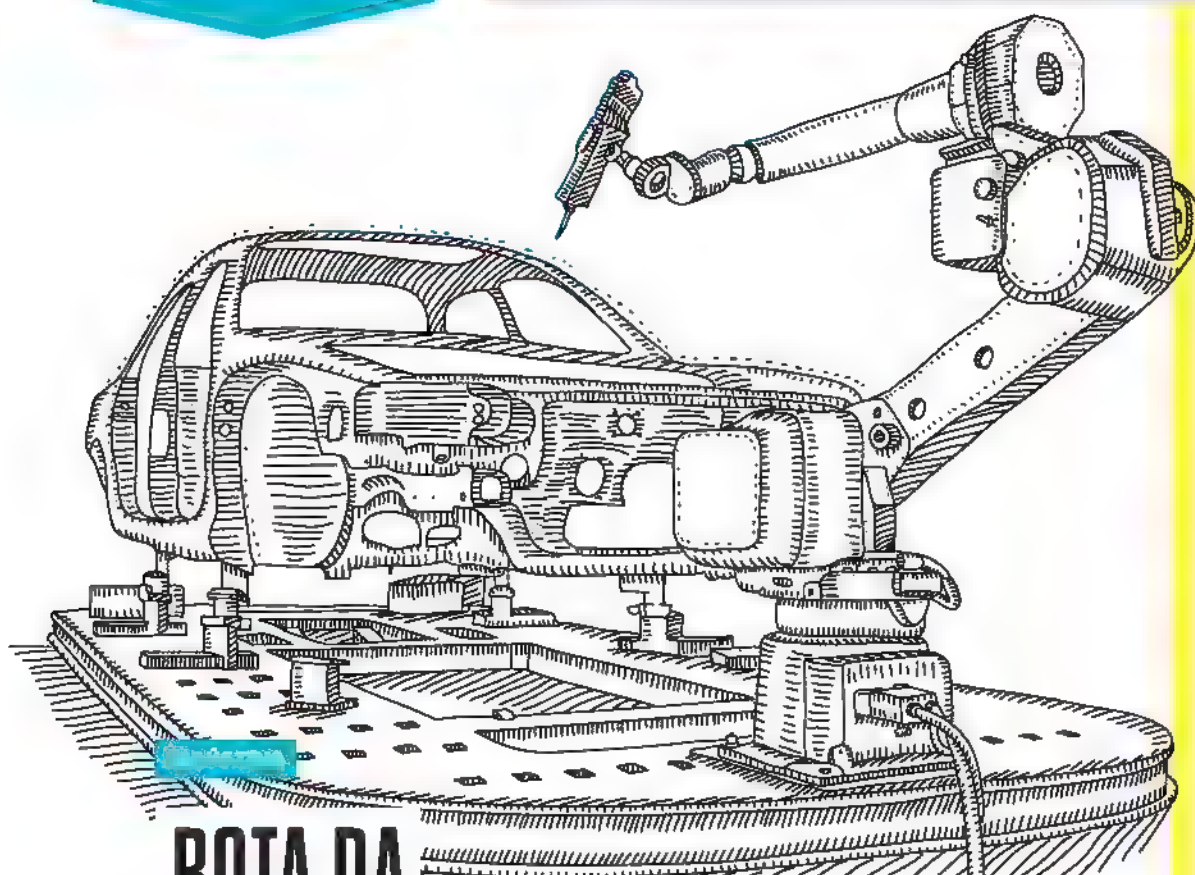


Cadastre-se em globomais.com.br e experimente 30 dias grátis



APRESENTADO POR





ROTA DA INOVAÇÃO

GOVERNO SE PREPARA PARA PROPOR SEU NOVO PROJETO DE INCENTIVO À INDÚSTRIA NACIONAL, O ROTA 2030

A té 3 de outubro, o governo brasileiro deve apresentar o novo regime automotivo. O substituto do Inovar-Auto já tem nome: Rota 2030. Muitas incertezas cercam a decisão em um momento de turbulência política e econômica. "O que sabemos é que esses 30 pontos adicionais ao IPI cobrados sobre os carros importados ou vão cair ou serão substancialmente reduzidos. Também não haverá mais restrição por cotas, como hoje existe", contou

Antonio Megale, presidente da Anfavea, em entrevista à **Autoesporte**.

A taxa adicional estipulada pelo Inovar-Auto em 2012 foi um dos pontos mais criticados do programa e rendeu uma condenação da Organização Mundial do Comércio. "A OMC tem regras muito claras em relação a medidas protecionistas e é claro que o Brasil tem que seguir as diretrizes", afirma o executivo. "De qualquer forma, é importante destacar que o Rota 2030 não terá os mesmos mecanismos para estimular a indústria nacional", finaliza.



DERRAPADAS

No comparativo de SUVs da edição de agosto (627), a soma final das notas está incorreta. As pontuações certas são: Ford Ecosport (159), Hyundai Creta (154), Nissan Kicks (154), Honda HR-V (153,5), Jeep Renegade (144,5) e Renault Captur (143).

A telinha multimídia Nissan Multi-App avaliada na revista de setembro (628) é oferecida nos modelos Kicks, March, Versa e Frontier, mas não no sedã Sentra.

Ao contrário do que dissemos na seção Usado Boa Compra da edição 628, o Toyota Corolla 2015 não era feito sobre a nova plataforma TNGA.

DIRETO DA REDAÇÃO

SEGREDOS BEM GUARDADOS

Agora você pode acompanhar como serão os futuros lançamentos do mundo automotivo diariamente em nosso site. Em parceria com a maior agência de flags de segredos do mundo, passamos a publicar fotos de lançamentos e reestilizações que já estão em testes pelos seis continentes. Acompanhe as notícias em nosso site e ainda tenha acesso a mais conteúdos exclusivos para assinantes em nosso aplicativo. É só baixar [app.revistaautoesporte.globo.com](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.revistaautoesporte.globo.com).

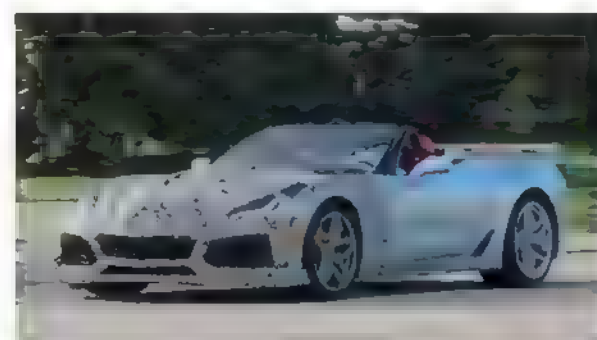
REVEAL



Chevrolet Blazer A GM vai resgatar o nome nos EUA em 2019, agora para um novo SUV que não será adaptado a partir de uma picape.



Jeep Wrangler Toda a nova linha da marca foi flagrada na Europa, há poucos meses do lançamento oficial. O visual ficará mais robusto e retrô.



Chevrolet Corvette ZR1 A versão mais potente da sétima geração do esportivo chega no início do ano que vem, em opções cupê e conversível de motor V8.

PARCEIRAS GOL
JUNTOS LEVAMOS VOCÊ
PARA CONHECER
O MELHOR DA EUROPA

#NOVAGOL. NOVOS TEMPOS NO AR.

AIRFRANCE

KLM

GOL

ÁREA RESTRITA

HORA DE MUDAR

FORD
FOCUS ↙



QUARTA GERAÇÃO DO FORD FOCUS VAI SER LANÇADA NO BRASIL EM 2018 COM MOTOR TURBO, DESENHO TOTALMENTE RENOVADO E AINDA MAIS TECNOLOGIA EMBARCADA PARA COMPETIR ENTRE OS MÉDIOS NAS VERSÕES HATCH E SEDÃ

 **JULIO CABRAL** (jcabral@edglobo.com.br)

Você já leu sobre o Ford Focus de quarta geração nessa seção, onde adiantamos muito sobre o modelo que chegará em 2018 no Brasil. Agora, é a vez do carro chamado pelo nome código de C519 aparecer em novos flagras feitos nos Estados Unidos. As imagens mostram o hatch sob disfarce, mas a cobertura não é capaz de esconder as linhas do novo médio. Dá para notar que não ficará muito da encarnação anterior.

O estágio de desenvolvimento indica que o lançamento não está muito distante. A previsão é de que o Focus seja mostrado oficialmente em janeiro do ano que vem, durante o Salão de Detroit. A produção em Pacheco, Argentina, não tardará muito. O desembarque no Brasil deve ocorrer até o segundo semestre. Será uma data perfeita: 2018 marca o aniversário de 20 anos do médio, que revolucionou a Ford e substituiu o antiquado Escort.

LANTERNAS SÃO
*horizontais pela primeira
vez e devem ficar bem
parecidas no sedã*



Pelo que podemos ver, a linguagem de estilo adotada é bem diferente dos demais modelos da Ford. Enquanto o menor Fiesta manteve boa parte das linhas do antecessor, o Focus apela para linhas mais orgânicas. Os para-lamas e a linha de cintura estão bem mais sinuosos. A terceira janela junto à coluna C foi suprimida, o que deixou as portas traseiras mais esportivas. Faróis e lanternas ainda estão parcialmente cobertos, mas dá para ver que o conjunto de leds é muito diferente do atual. A grade bocão, contudo, deve ser mantida como assinatura de estilo do fabricante.

É como se a Ford quisesse deixar claro que o Focus é inteiramente novo. Inclusive por baixo, pois o médio ganhará uma estrutura renovada. A arquitetura não será mais a antiga C, mas uma nova plataforma modular mais leve e rígida. Alguns pontos continuam, tal como a suspensão traseira multilink, que ajuda no comportamento dinâmico afiado, uma das qualidades associadas ao médio desde o lançamento do original, em 1998.

Com a mudança, o espaço interno também será beneficiado. A linha do teto preserva o vão para as cabeças dos ocupantes traseiros, que ficarão menos apertados. O entre-eixos de 2,64 metros do atual será ampliado também, embora o comprimento máximo de 4,36 m do hatch não deve ser muito espichado.

Contudo, a grande revolução será de motorização e câmbio. O 2.0 aspirado de 178 cv dará lugar ao 1.5 turbo com injeção direta (GTDI) e a caixa automatizada de dupla embreagem Powershift será substituída por um automático mais moderno, possivelmente com nove marchas no mercado norte-americano. No Brasil, talvez a transmissão automática de seis velocidades seja adotada por uma questão de custos. O fato é que o Focus passará a ser bem mais rápido e prazeroso de dirigir, graças às respostas mais rápidas e ao torque abundante em baixa oferecido pela motorização.

Na base, as versões mais baratas podem adotar o 1.5 Dragon de três cilindros, presente no EcoSport. No SUV compacto, o tricilíndrico tem injeção multiponto, mas pode ser direta no médio. O câmbio manual continuará a ter seis marchas. O motor menor, no entanto, não será oferecido no sedã.

Em conteúdo, podemos esperar por faróis de leds e controle de cruzeiro adaptativo, capaz de manter a distância automaticamente em relação ao veículo à frente. Na Europa e nos Estados Unidos, o pacote de condução semiautônoma promete ser ainda mais sofisticado.

O desenho ganhou contornos mais orgânicos como no Fiesta, com para-lamas sinuosos e sem a terceira janela lateral

CITROËN CACTUS NACIONAL



O anúncio oficial da fabricação nacional do Citroën C4 Cactus está bem próximo e o modelo começou a ser flagrado com maior frequência pelos leitores, como bem atesta esse flagra enviado pela Isabelle Lopes, feito próximo de Porto Real (RJ), onde o crossover compacto será produzido ao lado do primo de plataforma Peugeot 2008.

Tal como havíamos publicado, o nome código F3 indica que o Cactus nacional já é o facelift do europeu atual, chamado de E3. Além da reforma visual, ele terá outras diferenças em relação ao carro produzido hoje em Vigo, na Espanha. A principal mudança visual será a retirada dos Airbumps, aquelas proteções de borracha preenchidas por ar nas portas. Basculantes no

europeu, as janelas traseiras são deslizantes no nacional.

Em mecânica, o Cactus nacional não utilizará o 1.2 Puretech, apenas o 1.6 16V aspirado para cima. A melhor combinação será a do motor 1.6 THP de 173 cv e 24,5 kgfm de torque com o câmbio automático de seis marchas, que também será aplicado pela primeira vez no 2008, na ocasião do facelift.

A produção nacional pode começar ainda em 2017, mas as vendas serão em 2018. Esperamos por preços iniciais na faixa de R\$ 75 mil, porém a versão top pode chegar próximo dos R\$ 100 mil ou até ultrapassar a cifra.



CITROËN
CACTUS

A ROBUSTEZ DE SEMPRE

PREVISTO PARA 2019, JIPINHO VAI MANTER A VALENTIA, MAS O DESEMPENHO SERÁ BEM MELHORADO GRACAS AO MOTOR TURBO

Uma apresentação do Suzuki Jimny de nova geração vazou na internet e as imagens do carro confirmam o visual quadrado. O estilo retrô, que podia ser visto pelos flagras dos protótipos de testes, é um retorno às tradições. O visual ficou bem parecido com o primeiro Jimny, lançado em 1970.

Os puristas não têm do que chiar: a suspensão continuará a utilizar eixos rígidos nas quatro rodas e a construção também manterá o método de cabine sobre chassi separado.

Isso não quer dizer que o Jimny não evoluiu em outros aspectos. A antiga motorização 1.3 de 85 cv e 11,2 kgfm de torque é suficiente para dar apenas um desempenho correto ao modelo atual, cujos números de pista são parelhos com muitos 1.0. Já o novo virá com motorização turbo e terá muito mais força em baixa.

Da mesma maneira, o nível de conteúdo também subirá. Há central multimídia sensível ao toque, volante multifuncional e outros detalhes impensáveis para o Jimny atual, lançado em 1998.



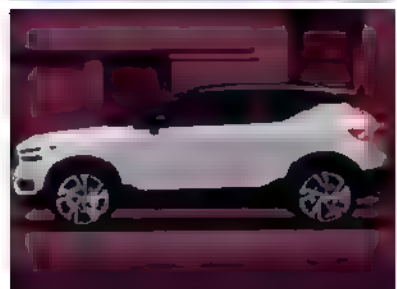
SUZUKI
JIMNY

NADA DE VW T-ROC

A Volkswagen tem um novo projeto de SUV para o Brasil, chamado por enquanto de Tharu. Na prática, o crossover médio ficará entre o menor T-Cross e o Tiguan, que será vendido por aqui apenas na versão de sete lugares Allspace. O modelo foi antecipado pelo site Auto Papo e confirmado em primeira mão por **Autoesporte**. Feito sobre a plataforma modular MQB, o Tharu será fabricado na Argentina e o lançamento deve ser por volta de 2019. Na prática, o Tharu fará o papel reservado ao T-Roc (foto) em outros mercados. A motorização deve ficar por conta do 1.0 TSI e do 1.4 TSI, ambos já conhecidos.

Além do utilitário, a Volks tem mais planos para os mercados emergentes. A tcheca Skoda, marca de acesso do grupo VW, está projetando uma nova linha de compactos de acesso para a Índia e outros mercados em desenvolvimento.

Quem sabe não chega ao Brasil em um segundo momento? (GABRIEL AGUIAR E MICHELLE FERREIRA).



VOLVO XC40

Com apresentação prevista para setembro, o Volvo XC40 de produção apareceu em suas primeiras imagens pouco antes do fechamento desta edição. Pelo que podemos ver, o visual é bem parecido com o conceito 40.1, apresentado no ano passado.

O desembarque no Brasil tem data marcada: março de 2018. **Autoesporte** conseguiu falar com algumas fontes ligadas ao fabricante para saber quais configurações virão para o nosso mercado. Segundo elas, o 1.5 turbo de três cilindros está descartado para cá. O mercado brasileiro contará com as duas configurações já homologadas. O T4 com motor 2.0 turbo de 190 cv e 30 kgfm deve chegar com preços próximos de R\$ 150 mil. Já o top de linha T5 usa o mesmo 2.0 turbo de 245 cv e 35 kgfm. Ambos serão associados ao câmbio automático de oito marchas. Tração integral de série deve equipar os mais caros.

Os recursos de segurança dos Volvos mais caros também serão oferecidos no XC40, entre eles o sofisticado sistema de condução semiautônoma Pilot Assist.

FLAGROU UM SEGREDO?

Envie para nós por meio das redes sociais ou no WhatsApp (11) 94507-0294

TERMÔMETRO



Tá frio

A Suzuki apresentou o novo Swift Sport no Salão de Frankfurt, agora com motor 1.4 turbo de 140 cv e desempenho muito superior. Mas não se anime: não há previsão do esportivo voltar a ser importado.



Tá morno

Considerado um dos carros mais belos da marca, o Mercedes-Benz CLS está próxima de ganhar a sua terceira geração. A cobertura deixa antever que a parte central manteve o teto em arco. Mas tanto a dianteira quanto a traseira parecem mais agressivas.



Tá quente

O facelift do Vitara terá alterações na grade, para-choques e lanternas, que ganharão iluminação de leds e ficarão menos caretas. A mecânica permanece a mesma. Os planos de produção nacional do crossover parece que foram pausados.



CONFIRMADO

Flagrado na Europa, o Mercedes-Benz Classe A sedã de nova geração mostra que terá estilo um pouco mais conservador do que o CLA, cujo estilo de cupê de quatro portas é mais arrojado. O mini Classe C deve chegar por aqui em 2018.



Da roça

de seu pai vinha o sustento da família. Nascida na zona rural do Rio Grande do Norte, Kauany Sousa aprendeu a ler e a escrever debaixo de uma árvore. Sem energia elétrica, era difícil enxergar o futuro. Até que, aos 17 anos, chegou sua primeira TV. Kauany só tinha olhos para o Futura, até entrar na faculdade.



Lá, Kauany foi escolhida para participar da oficina de audiovisual no Futura.

Depois de muitos desafios superados, ela realizou o sonho de produzir

conteúdos tão incríveis quanto sua história e levar tudo isso direto

para o microfone.

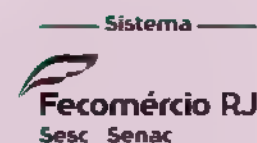
Kauany está online.



Kauany está no Futura.

futuraplay.org

PARCEIROS MANTENEDORES



TESTAMOS

Testes e impressões dos principais lançamentos. Carro ou moto, a gente dirige tudo!

Chevrolet Equinox Premier 2.0 turbo AWD
R\$ 149.900



Muito mais que um novo Captiva

CHEVROLET LANÇA SEU NOVO CROSSOVER NA VERSÃO TOP PREMIER, EQUIPADA COM MOTOR 2.0 TURBO E VENDIDA POR UM PREÇO AGRESSIVO DIANTE DA CONCORRÊNCIA

 **JULIO CABRAL** (jcabral@edglobo.com.br)

A Chevrolet já nadou de braçada no segmento dos crossovers médios há quase dez anos, quando foi lançado o Captiva. Sucesso instantâneo, o modelo chegou a gerar ágio. Vindo do México sem pagar Imposto de Importação, com design imponente e motor bem mais forte do que a média do segmento, o Equinox repete as mesmas condições favoráveis do seu antecessor. Com vendas em outubro e preço de R\$ 149.900 na versão Premier, a terceira geração do SUV foi testada em primeira mão por **Autoesporte**, a única a colocar à prova os 262 cv do motor 2.0 turbo no Brasil.

O primeiro contato se deu no campo de provas da General Motors de Cruz Alta, Indaiatuba, interior de São Paulo, onde levamos o crossover para dar umas boas voltas na pista D1. Com 4,6 quilômetros de comprimento e trechos de condições variadas, de uma serrinha travada até trechos detonados por crateras, o circuito é capaz de simular diferentes condições. Não por acaso, é utilizado para testar novidades da marca vindas de todo o mundo.

Ali, onde os projetos pagam suas promessas, o Equinox nos esperava. O estilo lembra outros utilitários da GM nos Estados Unidos, em especial o maior Traverse, mas no Brasil a proximidade visual é com o Cruze. Nada mais do que esperado, pois o Equinox é baseado na plataforma D2XX do sedã. A arquitetura tem diferenças, em especial a suspensão traseira multilink no lugar do eixo de torção usado no três volumes. Na fita métrica, dá para notar que o entre-eixos foi um pouco espichado, são 2,72 metros, face os 2,70 m do Cruze, mas sem ampliar o comprimento de 4,65 m – 1 cm a menos.

Afora a suspensão, a mecânica muda bem em relação ao sedã. A começar pelo motor 2.0 turbo de 262 cv de potência e 37 kgfm de torque entre 2.500

 **Desempenho, acerto dinâmico e tecnologia embarcada são de primeira. O Equinox tem chances de se destacar tanto no segmento quanto o Captiva fez no passado**

 **Alguns itens, como banco do passageiro elétrico, são oferecidos no Premier norte-americano e não virão para o Brasil**

* Preço est. modo



Dupla saída de escape dá esportividade, tal como os cromados, usados apenas onde são necessários

A TRACÇÃO INTEGRAL pode ser desativada ao toque de um botão no console, uma maneira de economizar um pouco de combustível



Rodas aro 19 são exclusivas da versão e calçam pneus Hankook de uso misto

e 4.500 rpm, em outro patamar em relação ao 1.4 turbo de 153 cv e 24,5 kgfm do Cruze. Não tivemos permissão para tirar números na pista, mas conseguimos fazer algumas arrancadas cronometradas com o controle de tração desligado. O tempo médio medido foi de 7,7 segundos de zero a 100 km/h.

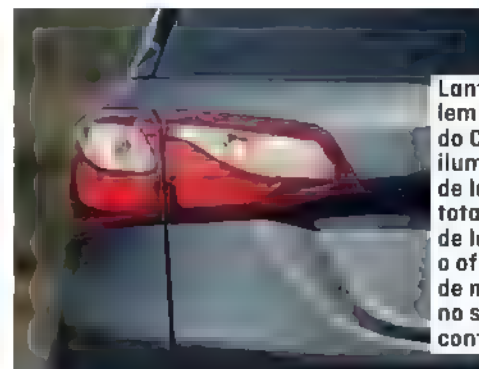
A motorização é inédita entre os Chevrolet vendidos aqui, tal como o câmbio automático de nove marchas. No futuro, o crossover pode ser trazido com o 1.5 turbo de 170 cv e 27,5 kgfm, disponível com tração dianteira e integral. Tudo dependerá da recepção do Equinox.

São cerca de 180 kg a menos que a geração anterior. O incremento de aços especiais teve seu peso. Para criar uma estrutura de proteção, aço de ultra-alta resistência é aplicado nas colunas A e B, além do assoalho. A segurança é completada pelos assistentes de frenagem, de ponto cego e de manutenção de faixa, capaz de tremer a lateral do banco do motorista para indicar o lado do perigo. Há até detector para alertar se uma criança foi esquecida na cabine, além de isofix. Sem falar nos controles de estabilidade e de tração. Caso nada disso dê jeito na situação, há seis airbags.

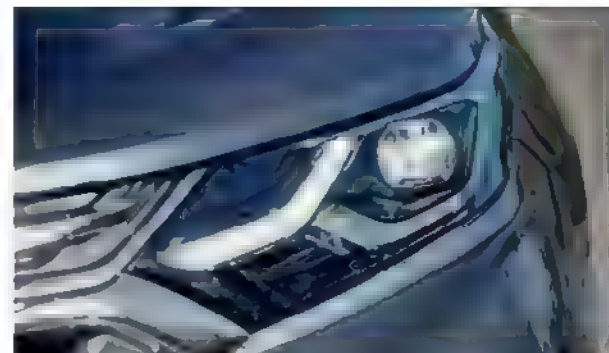
Você só perderá em sonoridade em relação aos seis cilindros. O 2.0 turbo trabalha em silêncio a maior parte do tempo e um sistema de cancelamento de ruídos emite uma frequência contrária nos alto-falantes para bloquear o incômodo. A quietude é reforçada ainda

pela aplicação farta de isolantes como para-brisa acústico, vidros laterais dianteiros mais espessos e proteções nas caixas de roda.

As primeiras voltas que fizemos serviram para o fotógrafo Fábio Aro capturar imagens em movimento. Acompanhado de perto a baixa velocidade, o Equinox surpreendeu pelo conforto de rodagem e docilidade. A posição de dirigir é facilitada pela coluna de direção re-



Lanternas lembram as do Cruze e têm iluminação de leds. Faróis totalmente de leds evitam o ofuscamento de motoristas no sentido contrário





Sensor de luminosidade e de chuva são itens de série, tal como faróis de neblina



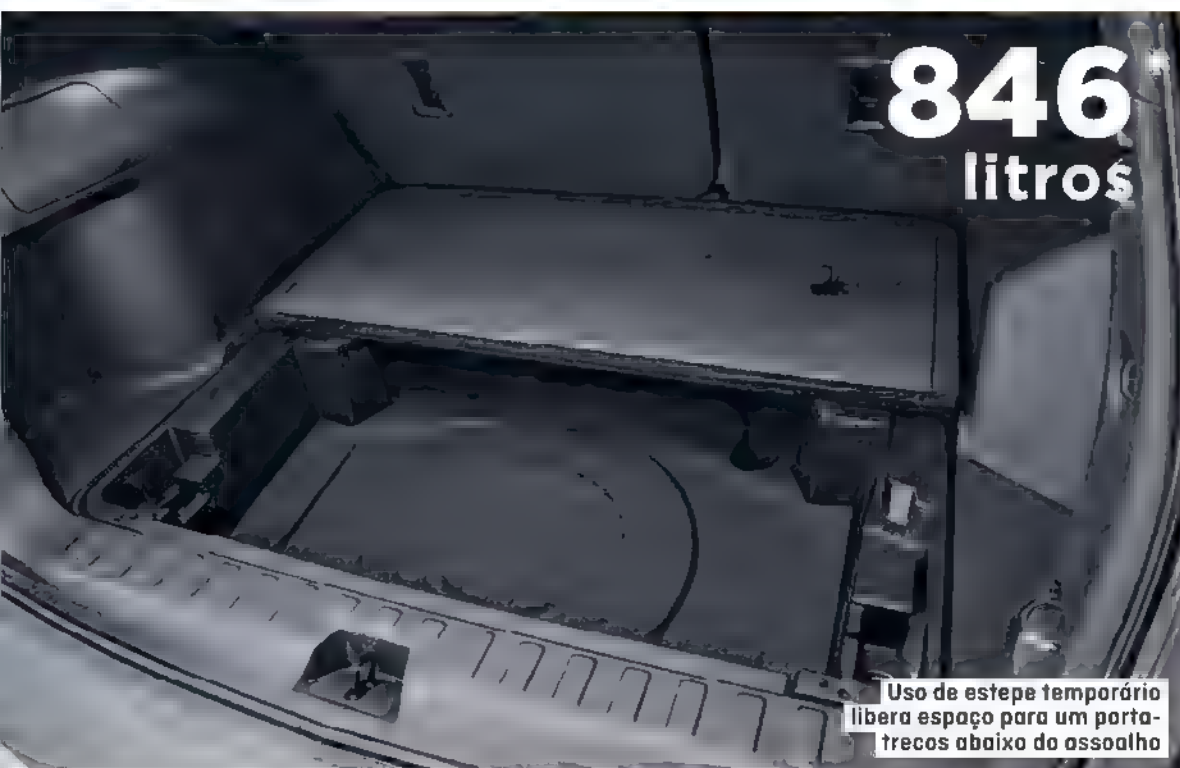
Porta do motorista reúne memória do banco do condutor e ajuste da tampa do porta-malas



Detector impede que crianças sejam esquecidas atrás



A altura de apenas 1,66 m dá um jeito afilado e comprido ao perfil do carro



846
litros

Uso de estepe temporário libera espaço para um porta-trecos abaixo da assoalho

gulável em altura e profundidade, além do banco do motorista com ajustes elétricos até para a lombar, com duas memórias de posição. A direção elétrica tem 2,5 voltas de batente a batente e parece embebida no amaciante a baixas velocidades e em manobras, para ganhar rapidamente peso e acurácia em ritmos mais fortes.

Quando as fotos terminaram, pude cravar o pé pela primeira vez. Com torque e potência máxima quase emendados em um platô, o 2.0 turbo mostrou por que foi escolhido para equipar também o Camaro de entrada nos Estados Unidos. As retomadas foram tão ligeiras quanto a aceleração, tal como as frenagens, encurtadas pelos discos ventilados nas quatro rodas.

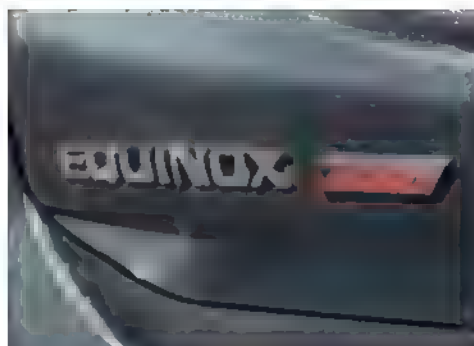
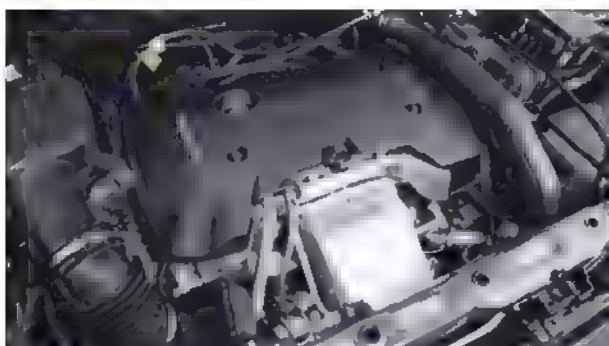
Nas curvinhas mais travadas, o Equinox rolou pouco e os controles eletrônicos mal tiveram trabalho. A tração integral é adaptativa, ela manda a força para o eixo traseiro caso detecte perda de aderência. Os pneus Hankook Ventus S1 Noble2 235/50 R19 são de uso misto e há controle de velocidade em descidas para ajudar no off-road, mas o Equinox é mais talhado para o asfalto do que para a lama. Você pode até desligar o sistema AWD em um botão para trabalhar com a tração dianteira. Sem ter que movimentar o diferencial traseiro, o conjunto economiza combustível. Nisso ajuda também o start-stop. Uma pena não sabermos o consumo até o fechamento desta edição.

A esportividade só é comprometida pela falta de aletas no volante, um pecado compar-

* Valores acima da linha dos vidros

TESTAMOS

O AJUSTE DINÂMICO
e a tração integral do tipo adaptativa são aliados na hora de encarar curvas com o Equinox



O motor 2.0 tem injeção direta, turbo e comando de válvulas variável para responder forte a qualquer rotação. O carro vendido aqui tem emblema Turbo, um toque presente também no Cruze. Sistema OnStar fica junto aos comandos do teto solar panorâmico e da persiana, acionados eletricamente. Câmbio tem botão para mudanças de marcha no topo da manopla.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta gasolina

POTÊNCIA

262 cv a 5.500 rpm

TORQUE

37 kgfm entre 2.500 e 4.500 rpm

CÂMBIO

Automático de nove marchas tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e multilink (traseira)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

235/50 R19

DIMENSÕES

Compr. 4,65 m
Largura 1,84 m
Altura 1,66 m
Entre-eixos 2,72 m

TANQUE

59 litros

PORTA-MALAS

846 litros (fabricante)

PESO

1.679 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8 pol., é sensível ao toque





Telinha LCD entre os instrumentos traz informações como a velocidade. Interior apela para faixa de couro para dar refinamento, mas há muitos plásticos rígidos em outras partes da cabine. Central multimídia de oito polegadas é ainda mais sofisticada do que o MyLink do Cruze e permite acessar todas as configurações do carro na tela.

ILUMINAÇÃO FARTA

é garantida pelo teto solar duplo panorâmico, item de série no Equinox vendido aqui

tilhado com o Cruze. O câmbio tem mudanças sequenciais na alavanca, cujo botão com as posições + e - está no topo da manopla, e não mais na lateral dela. Para fazer as trocas, a alavanca tem que estar no L (de Low).

O acabamento segue a escola norte-americana, é mais correto do que premium. Há uma faixa no painel revestida de couro perfurado, material repetido nas quatro portas. É um requinte que contrasta com o plástico rígido aplicado em outras partes. Por sua vez, o espaço agradará: o assoalho plano e o console pouco intrusivo ajudam a levar cinco adultos. O encosto bipartido pode ser inclinado para oferecer

maior conforto a quem vai atrás ou um pouquinho a mais de espaço no porta-malas. O compartimento de bagagens é amplo e tem tampa que pode ser aberta ou fechada com a passada de um pé por baixo do para-choque. Perfeito para quem está com as mãos ocupadas. A abertura pode ser limitada a ¼ no comando na porta do motorista, algo útil para os mais baixos. Somado a isso, há um alçapão abaixo do assoalho graças ao estepe temporário mais fino.

Entre os itens de fábrica, o Equinox Premier traz o MyLink 2 de oito polegadas compatível com Apple CarPlay e Android Auto, associado ao som Bose de sete alto-falantes. A conectividade agradece ainda pelo carregador por indução no console e pelas entradas USB duplas à frente e atrás. Há ar-condicionado com duas zonas e saída para trás, faróis em leds capazes de evitar o ofuscamento, baliza automática, câmera de ré com sensor de tráfego e sistema OnStar (com concierge e aviso automático de acidente, entre outras funções). Faz falta apenas o ajuste elétrico do carona e bancos ventilados, disponíveis no exterior.

Após um dia na pista, a impressão é de que o Equinox tem qualidades para se impor no segmento diante de rivais robustos como o Jeep Compass ou tecnológicos, exemplo do Peugeot 3008. Quanto aos concorrentes premium diretos, eles enfrentarão o crossover mexicano em suas versões básicas, ou seja, o Chevrolet terá custos de manutenção menores, desempenho superior e mais recheio de série. Em inglês, o equinócio marca o início da primavera. Quem sabe esse será o reflorescer da GM no segmento? **A**



A parte frontal do teto abre em duas posições e tem funcionamento um-toque

TESTAMOS

TESLA MODEL 3 | US\$ 35.000*



O carro do futuro, hoje

TESLA MODEL 3 É UM CARRO EM EVOLUÇÃO, MAS JÁ É A COISA MAIS IMPRESSIONANTE DO SEU SEGMENTO

A não ser que você tenha nascido nesse milênio, Elon Musk não construiu o Model 3 para você. Ele o fez para crianças que estão prestes a aprender a dirigir, que nunca conheceram um mundo sem smartphones, internet sem cabos e streaming de vídeo. Tudo isso fica claro já ao entrar: sentar atrás do volante do Tesla é como brincar em um simulador. A cabine espaçosa é iluminada pela janela traseira panorâmica. Não há nada desajeitado como uma chave ou botão de partida – o Model 3 “desperta” e destrava assim que o você se aproxima com o seu celular.

Pequenos comandos no volante permitem que você ajuste o carro de acordo com seu gosto, mas quase todo o resto é controlado em um display de 15 polegadas sensível ao toque. Mesmo que você trabalhe com um laptop diariamente, encontrar uma tela idêntica em um carro é chocante. Mas pode se acostumar, o visor concentra tudo mesmo. No lugar em que seus olhos esperariam encontrar o velocímetro, há apenas uma régua de madeira na tonalidade

areia. Estenda a sua mão para achar os comandos de ar-condicionado ou áudio e você não encontrará nada além de plástico.

O Google Maps parece lindo e viajar entre os podcasts e arquivos de áudio não exige esforço. Contudo, não importa quanto a definição ou quanto seus menus são lógicos, uma tela nunca será tão rápida ou intuitiva quando abrir uma saída de ventilação com seus dedos.

Por sorte, nada na faixa de preço do Model 3 é tão rápido ou empolgante quanto o seu trem de força elétrico. Mesmo sem dar um soco de adrenalina como a aceleração insana do top Model S no modo Ludicrous (modo cômico, na tradução literal), o Model 3 é tão divertido e tão fácil de dirigir quanto seu predecessor de luxo. A arrancada de zero a 100 km/h é feita entre 5,3 segundos a 5,8 s e a velocidade máxima chega a 225 km/h. A autonomia é de 350 km no modelo normal e 500 km na estendida.

Pise no acelerador com força e o Model 3 entra em ação com um zumbido entusiasmado. A direção é confiante e a dinâmica firme co-

 **MARK HARRIS**
(autoesporte@edglobo.com.br)

 O interior é bonito e a diversão ao dirigir é tão elevada quanto a tecnologia usada

 Preço, entrega incerta e a longa curva de aprendizado exigida pela tela touchscreen, onde estão concentradas todas as funções do Model 3



Minimalista ao extremo, a cabine concentra todos os dados na enorme tela central sensível ao toque

mo rocha. O Tesla ataca as curvas e muda de faixas com uma maturidade inesperada. O desenho juvenil engana. Alivie o acelerador e o motor desacelera o carro, usando a energia cinética para abastecer as baterias.

Se você é iniciante no mundo dos elétricos, vai levar algum tempo para se acostumar com a forte ação regenerativa dos freios, mas o recurso estende a autonomia do carro e deixa você passear por ruas urbanas sem sequer pisar no freio de verdade.

Claro que a meta final de Elon Musk é que você possa dirigir pelas

idades sem tocar em nenhum pedal. Todos os Model 3 vem com um conjunto de sensores capazes de evitar colisões e frear em casos de emergência. Se você pagou pelo upgrade (sim, os Tesla podem ser atualizados como apps), basta dar duas puxadinhas na alavanca de marchas para ativar o piloto automático Enhanced Autopilot, o sensacional sistema semiautônomo de direção da Tesla.

No curto teste nos arredores da fábrica de Fremont, Califórnia, o funcionamento do Autopilot ficou mais para bom do que para perfeito. Seu radar e sensores ultrassônicos detectaram alguns operários cavando um buraco à margem da estrada, mas o carro passou próximo deles a uma velocidade maior do que eu teria passado. As câmeras também seguiram as faixas do asfalto, até que elas ficaram esmaecidas perto de uma curva. O resultado: tive que pisar nos freios para o controle voltar às mãos.

A Tesla insiste que o Autopilot é apenas um assistente de direção e requer que você preste atenção e mantenha suas mãos no volante o tempo inteiro. Mas o interior minimalista e a tela central sugerem algo diferente. São coisas que parecem afirmar que a tecnologia de direção autônoma está no horizonte e que o Model 3 está prontinho para servir como um dos primeiros táxis autônomos.

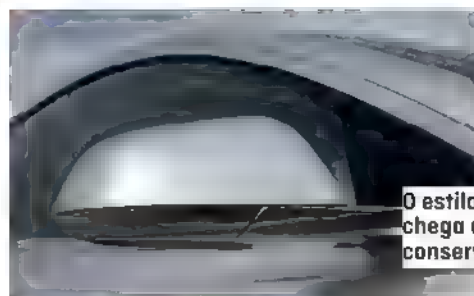
Há até mesmo uma câmera que fica voltada para o rosto do motorista. É uma tecnologia que não está atuada ainda, mas que pode ser utiliza-



* Preço est. modo



Teto e vidro traseiro são panorâmicos para iluminar bem



O estilo externo chega até a ser conservador

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Traseiro, transversal, elétrico

POTÊNCIA

Não declarada

TORQUE

Não declarada

CÂMBIO

Uma marcha à frente, ré

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. braços duplos sobrepostos (diante) e multilink (trás.)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

235/40 R19

DIMENSÕES

Compr. 4,69 m

Largura 1,94 m

Altura 1,44 m

Entre-eixos 2,88 m

PORTA-MALAS

396 litros (fabricante)

PESO

1.610 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

15 pol., é sensível ao toque

da para garantir que o motorista está alerta ou para monitorar passageiros em um cenário de compartilhamento de carros autônomos. É outro mercado que muito interessa para a Tesla.

Não se engane, se você comprar um Model 3 hoje, você estará investindo no futuro. E não digo isso apenas porque a lenta linha de produção da Tesla não vá entregar o carro antes de um ou dois anos de espera. Elon Musk foi um dos precursores da ideia que o automóvel é algo em constante evolução. Hoje, o Model 3 é uma plataforma de hardware que vai receber dúzias de atualizações. Espere pela possibilidade de desbloquear novos recursos, talvez performance melhor ou alcance estendido.

A despeito da tecnologia, talvez a decisão mais inteligente de Musk tenha sido empacotar toda essa inovação de dar nó na cabeça do Model 3 em um design orientado para massa, quase modesto. Qualquer um pode apreciar as curvas graciosas do modelo, cujo capô curvinho não passa nenhuma agressividade. Nada

nele espantará uma família tradicional. Na verdade, o espaço é ótimo para cinco pessoas e os dois porta-malas, um à frente e outro atrás, fazem do Model 3 uma escolha muito prática para a maioria das pessoas.

Ainda há muitas questões que cercam o Model 3. Qual é o tamanho das baterias? Quanto sairá usar os supercarregadores da Tesla? A manutenção será cara? Quando teremos a direção autônoma de fato? Se você está tranquilo em relação a essas perguntas, ainda há a maior de todas as questões: com cerca de meio milhão de pedidos na pré-venda, quando você conseguirá levar o seu Model 3 para casa?

A demora na produção e entrega deixa outra questão em aberto para os brasileiros: quando poderemos comprar o Tesla oficialmente no Brasil? No site do veículo, é possível reservar um para o nosso mercado, entretanto, talvez seja apenas uma questão de tempo. Torcemos para que Musk e sua turma definam logo os planos para cá. **A**





Valor ECONOMICO
Notícias que geram negócios

TRAZEM COM EXCLUSIVIDADE AO BRASIL PARA O EVENTO

CIDADÃO GLOBAL

MUDAR O MUNDO?

Sim, você pode

Faça parte dessa mudança.
Seja você também
um Cidadão Global.

Além de falar com o presidente Barack Obama, você terá acesso exclusivo ao conteúdo do evento.

“Precisamos que vocês se mantenham conectados, trabalhem juntos, aprendam uns com os outros, para que possamos construir uma próxima geração de líderes que sejam capazes de enfrentar problemas como o aquecimento global e a pobreza, ajudar no crescimento econômico, garantir que as mulheres tenham oportunidade. Garantir que toda criança, onde quer que ela viva, tenha a chance de ter uma vida melhor.”

Presidente Barack Obama,
palestrante principal do evento
Cidadão Global

5 DE OUTUBRO

Das 8h00 às 12h30

TEATRO SANTANDER

Ex-Pres. Juscelino Kubitschek 2000
Complexo JK - São Paulo

PROGRAMAÇÃO:

ABERTURA OFICIAL: Frederico Fache - Diretor Geral de Mídia Impressa do Grupo Globo

DISCURSO DE ABERTURA: Sérgio Rial - Presidente do Santander Brasil

PALESTRANTE PRINCIPAL: Presidente Barack Obama

ENCERRAMENTO

REALIZAÇÃO:

INFOGLOBO:

Teatro Santander | Av. Brasil, 1.200 | 04501-900 | São Paulo | SP | 11 3030-1000 | 11 3030-1001 | 11 3030-1002 | 11 3030-1003 | 11 3030-1004 | 11 3030-1005 | 11 3030-1006 | 11 3030-1007 | 11 3030-1008 | 11 3030-1009 | 11 3030-1010 | 11 3030-1011 | 11 3030-1012 | 11 3030-1013 | 11 3030-1014 | 11 3030-1015 | 11 3030-1016 | 11 3030-1017 | 11 3030-1018 | 11 3030-1019 | 11 3030-1020 | 11 3030-1021 | 11 3030-1022 | 11 3030-1023 | 11 3030-1024 | 11 3030-1025 | 11 3030-1026 | 11 3030-1027 | 11 3030-1028 | 11 3030-1029 | 11 3030-1030 | 11 3030-1031 | 11 3030-1032 | 11 3030-1033 | 11 3030-1034 | 11 3030-1035 | 11 3030-1036 | 11 3030-1037 | 11 3030-1038 | 11 3030-1039 | 11 3030-1040 | 11 3030-1041 | 11 3030-1042 | 11 3030-1043 | 11 3030-1044 | 11 3030-1045 | 11 3030-1046 | 11 3030-1047 | 11 3030-1048 | 11 3030-1049 | 11 3030-1050 | 11 3030-1051 | 11 3030-1052 | 11 3030-1053 | 11 3030-1054 | 11 3030-1055 | 11 3030-1056 | 11 3030-1057 | 11 3030-1058 | 11 3030-1059 | 11 3030-1060 | 11 3030-1061 | 11 3030-1062 | 11 3030-1063 | 11 3030-1064 | 11 3030-1065 | 11 3030-1066 | 11 3030-1067 | 11 3030-1068 | 11 3030-1069 | 11 3030-1070 | 11 3030-1071 | 11 3030-1072 | 11 3030-1073 | 11 3030-1074 | 11 3030-1075 | 11 3030-1076 | 11 3030-1077 | 11 3030-1078 | 11 3030-1079 | 11 3030-1080 | 11 3030-1081 | 11 3030-1082 | 11 3030-1083 | 11 3030-1084 | 11 3030-1085 | 11 3030-1086 | 11 3030-1087 | 11 3030-1088 | 11 3030-1089 | 11 3030-1090 | 11 3030-1091 | 11 3030-1092 | 11 3030-1093 | 11 3030-1094 | 11 3030-1095 | 11 3030-1096 | 11 3030-1097 | 11 3030-1098 | 11 3030-1099 | 11 3030-1100 | 11 3030-1101 | 11 3030-1102 | 11 3030-1103 | 11 3030-1104 | 11 3030-1105 | 11 3030-1106 | 11 3030-1107 | 11 3030-1108 | 11 3030-1109 | 11 3030-1110 | 11 3030-1111 | 11 3030-1112 | 11 3030-1113 | 11 3030-1114 | 11 3030-1115 | 11 3030-1116 | 11 3030-1117 | 11 3030-1118 | 11 3030-1119 | 11 3030-1120 | 11 3030-1121 | 11 3030-1122 | 11 3030-1123 | 11 3030-1124 | 11 3030-1125 | 11 3030-1126 | 11 3030-1127 | 11 3030-1128 | 11 3030-1129 | 11 3030-1130 | 11 3030-1131 | 11 3030-1132 | 11 3030-1133 | 11 3030-1134 | 11 3030-1135 | 11 3030-1136 | 11 3030-1137 | 11 3030-1138 | 11 3030-1139 | 11 3030-1140 | 11 3030-1141 | 11 3030-1142 | 11 3030-1143 | 11 3030-1144 | 11 3030-1145 | 11 3030-1146 | 11 3030-1147 | 11 3030-1148 | 11 3030-1149 | 11 3030-1150 | 11 3030-1151 | 11 3030-1152 | 11 3030-1153 | 11 3030-1154 | 11 3030-1155 | 11 3030-1156 | 11 3030-1157 | 11 3030-1158 | 11 3030-1159 | 11 3030-1160 | 11 3030-1161 | 11 3030-1162 | 11 3030-1163 | 11 3030-1164 | 11 3030-1165 | 11 3030-1166 | 11 3030-1167 | 11 3030-1168 | 11 3030-1169 | 11 3030-1170 | 11 3030-1171 | 11 3030-1172 | 11 3030-1173 | 11 3030-1174 | 11 3030-1175 | 11 3030-1176 | 11 3030-1177 | 11 3030-1178 | 11 3030-1179 | 11 3030-1180 | 11 3030-1181 | 11 3030-1182 | 11 3030-1183 | 11 3030-1184 | 11 3030-1185 | 11 3030-1186 | 11 3030-1187 | 11 3030-1188 | 11 3030-1189 | 11 3030-1190 | 11 3030-1191 | 11 3030-1192 | 11 3030-1193 | 11 3030-1194 | 11 3030-1195 | 11 3030-1196 | 11 3030-1197 | 11 3030-1198 | 11 3030-1199 | 11 3030-1200 | 11 3030-1201 | 11 3030-1202 | 11 3030-1203 | 11 3030-1204 | 11 3030-1205 | 11 3030-1206 | 11 3030-1207 | 11 3030-1208 | 11 3030-1209 | 11 3030-1210 | 11 3030-1211 | 11 3030-1212 | 11 3030-1213 | 11 3030-1214 | 11 3030-1215 | 11 3030-1216 | 11 3030-1217 | 11 3030-1218 | 11 3030-1219 | 11 3030-1220 | 11 3030-1221 | 11 3030-1222 | 11 3030-1223 | 11 3030-1224 | 11 3030-1225 | 11 3030-1226 | 11 3030-1227 | 11 3030-1228 | 11 3030-1229 | 11 3030-1230 | 11 3030-1231 | 11 3030-1232 | 11 3030-1233 | 11 3030-1234 | 11 3030-1235 | 11 3030-1236 | 11 3030-1237 | 11 3030-1238 | 11 3030-1239 | 11 3030-1240 | 11 3030-1241 | 11 3030-1242 | 11 3030-1243 | 11 3030-1244 | 11 3030-1245 | 11 3030-1246 | 11 3030-1247 | 11 3030-1248 | 11 3030-1249 | 11 3030-1250 | 11 3030-1251 | 11 3030-1252 | 11 3030-1253 | 11 3030-1254 | 11 3030-1255 | 11 3030-1256 | 11 3030-1257 | 11 3030-1258 | 11 3030-1259 | 11 3030-1260 | 11 3030-1261 | 11 3030-1262 | 11 3030-1263 | 11 3030-1264 | 11 3030-1265 | 11 3030-1266 | 11 3030-1267 | 11 3030-1268 | 11 3030-1269 | 11 3030-1270 | 11 3030-1271 | 11 3030-1272 | 11 3030-1273 | 11 3030-1274 | 11 3030-1275 | 11 3030-1276 | 11 3030-1277 | 11 3030-1278 | 11 3030-1279 | 11 3030-1280 | 11 3030-1281 | 11 3030-1282 | 11 3030-1283 | 11 3030-1284 | 11 3030-1285 | 11 3030-1286 | 11 3030-1287 | 11 3030-1288 | 11 3030-1289 | 11 3030-1290 | 11 3030-1291 | 11 3030-1292 | 11 3030-1293 | 11 3030-1294 | 11 3030-1295 | 11 3030-1296 | 11 3030-1297 | 11 3030-1298 | 11 3030-1299 | 11 3030-1300 | 11 3030-1301 | 11 3030-1302 | 11 3030-1303 | 11 3030-1304 | 11 3030-1305 | 11 3030-1306 | 11 3030-1307 | 11 3030-1308 | 11 3030-1309 | 11 3030-1310 | 11 3030-1311 | 11 3030-1312 | 11 3030-1313 | 11 3030-1314 | 11 3030-1315 | 11 3030-1316 | 11 3030-1317 | 11 3030-1318 | 11 3030-1319 | 11 3030-1320 | 11 3030-1321 | 11 3030-1322 | 11 3030-1323 | 11 3030-1324 | 11 3030-1325 | 11 3030-1326 | 11 3030-1327 | 11 3030-1328 | 11 3030-1329 | 11 3030-1330 | 11 3030-1331 | 11 3030-1332 | 11 3030-1333 | 11 3030-1334 | 11 3030-1335 | 11 3030-1336 | 11 3030-1337 | 11 3030-1338 | 11 3030-1339 | 11 3030-1340 | 11 3030-1341 | 11 3030-1342 | 11 3030-1343 | 11 3030-1344 | 11 3030-1345 | 11 3030-1346 | 11 3030-1347 | 11 3030-1348 | 11 3030-1349 | 11 3030-1350 | 11 3030-1351 | 11 3030-1352 | 11 3030-1353 | 11 3030-1354 | 11 3030-1355 | 11 3030-1356 | 11 3030-1357 | 11 3030-1358 | 11 3030-1359 | 11 3030-1360 | 11 3030-1361 | 11 3030-1362 | 11 3030-1363 | 11 3030-1364 | 11 3030-1365 | 11 3030-1366 | 11 3030-1367 | 11 3030-1368 | 11 3030-1369 | 11 3030-1370 | 11 3030-1371 | 11 3030-1372 | 11 3030-1373 | 11 3030-1374 | 11 3030-1375 | 11 3030-1376 | 11 3030-1377 | 11 3030-1378 | 11 3030-1379 | 11 3030-1380 | 11 3030-1381 | 11 3030-1382 | 11 3030-1383 | 11 3030-1384 | 11 3030-1385 | 11 3030-1386 | 11 3030-1387 | 11 3030-1388 | 11 3030-1389 | 11 3030-1390 | 11 3030-1391 | 11 3030-1392 | 11 3030-1393 | 11 3030-1394 | 11 3030-1395 | 11 3030-1396 | 11 3030-1397 | 11 3030-1398 | 11 3030-1399 | 11 3030-1400 | 11 3030-1401 | 11 3030-1402 | 11 3030-1403 | 11 3030-1404 | 11 3030-1405 | 11 3030-1406 | 11 3030-1407 | 11 3030-1408 | 11 3030-1409 | 11 3030-1410 | 11 3030-1411 | 11 3030-1412 | 11 3030-1413 | 11 3030-1414 | 11 3030-1415 | 11 3030-1416 | 11 3030-1417 | 11 3030-1418 | 11 3030-1419 | 11 3030-1420 | 11 3030-1421 | 11 3030-1422 | 11 3030-1423 | 11 3030-1424 | 11 3030-1425 | 11 3030-1426 | 11 3030-1427 | 11 3030-1428 | 11 3030-1429 | 11 3030-1430 | 11 3030-1431 | 11 3030-1432 | 11 3030-1433 | 11 3030-1434 | 11 3030-1435 | 11 3030-1436 | 11 3030-1437 | 11 3030-1438 | 11 3030-1439 | 11 3030-1440 | 11 3030-1441 | 11 3030-1442 | 11 3030-1443 | 11 3030-1444 | 11 3030-1445 | 11 3030-1446 | 11 3030-1447 | 11 3030-1448 | 11 3030-1449 | 11 3030-1450 | 11 3030-1451 | 11 3030-1452 | 11 3030-1453 | 11 3030-1454 | 11 3030-1455 | 11 3030-1456 | 11 3030-1457 | 11 3030-1458 | 11 3030-1459 | 11 3030-1460 | 11 3030-1461 | 11 3030-1462 | 11 3030-1463 | 11 3030-1464 | 11 3030-1465 | 11 3030-1466 | 11 3030-1467 | 11 3030-1468 | 11 3030-1469 | 11 3030-1470 | 11 3030-1471 | 11 3030-1472 | 11 3030-1473 | 11 3030-1474 | 11 3030-1475 | 11 3030-1476 | 11 3030-1477 | 11 3030-1478 | 11 3030-1479 | 11 3030-1480 | 11 3030-1481 | 11 3030-1482 | 11 3030-1483 | 11 3030-1484 | 11 3030-1485 | 11 3030-1486 | 11 3030-1487 | 11 3030-1488 | 11 3030-1489 | 11 3030-1490 | 11 3030-1491 | 11 3030-1492 | 11 3030-1493 | 11 3030-1494 | 11 3030-1495 | 11 3030-1496 | 11 3030-1497 | 11 3030-1498 | 11 3030-1499 | 11 3030-1500 | 11 3030-1501 | 11 3030-1502 | 11 3030-1503 | 11 3030-1504 | 11 3030-1505 | 11 3030-1506 | 11 3030-1507 | 11 3030-1508 | 11 3030-1509 | 11 3030-1510 | 11 3030-1511 | 11 3030-1512 | 11 3030-1513 | 11 3030-1514 | 11 3030-1515 | 11 3030-1516 | 11 3030-1517 | 11 3030-1518 | 11 3030-1519 | 11 3030-1520 | 11 3030-1521 | 11 3030-1522 | 11 3030-1523 | 11 3030-1524 | 11 3030-1525 | 11 3030-1526 | 11 3030-1527 | 11 3030-1528 | 11 3030-1529 | 11 3030-1530 | 11 3030-1531 | 11 3030-1532 | 11 3030-1533 | 11 3030-1534 | 11 3030-1535 | 11 3030-1536 | 11 3030-1537 | 11 3030-1538 | 11 3030-1539 | 11 3030-1540 | 11 3030-1541 | 11 3030-1542 | 11 3030-1543 | 11 3030-1544 | 11 3030-1545 | 11 3030-1546 | 11 3030-1547 | 11 3030-1548 | 11 3030-1549 | 11 3030-1550 | 11 3030-1551 | 11 3030-1552 | 11 3030-1553 | 11 3030-1554 | 11 3030-1555 | 11 3030-1556 | 11 3030-1557 | 11 3030-1558 | 11 3030-1559 | 11 3030-1560 | 11 3030-1561 | 11 3030-1562 | 11 3030-1563 | 11 3030-1564 | 11 3030-1565 | 11 3030-1566 | 11 3030-1567 | 11 3030-1568 | 11 3030-1569 | 11 3030-1570 | 11 3030-1571 | 11 3030-1572 | 11 3030-1573 | 11 3030-1574 | 11 3030-1575 | 11 3030-1576 | 11 3030-1577 | 11 3030-1578 | 11 3030-1579 | 11 3030-1580 | 11 3030-1581 | 11 3030-1582 | 11 3030-1583 | 11 3030-1584 | 11 3030-1585 | 11 3030-1586 | 11 3030-1587 | 11 3030-1588 | 11 3030-1589 | 11 3030-1590 | 11 3030-1591 | 11 3030-1592 | 11 3030-1593 | 11 3030-1594 | 11 3030-1595 | 11 3030-1596 | 11 3030-1597 | 11 3030-1598 | 11 3030-1599 | 11 3030-1600 | 11 3030-1601 | 11 3030-1602 | 11 3030-1603 | 11 3030-1604 | 11 3030-1605 | 11 3030-1606 | 11 3030-1607 | 11 3030-1608 | 11 3030-1609 | 11 3030-1610 | 11 3030-1611 | 11 3030-1612 | 11 3030-1613 | 11 3030-1614 | 11 3030-1615 | 11 3030-1616 | 11 3030-1617 | 11 3030-1618 | 11 3030-1619 | 11 3030-1620 | 11 3030-1621 | 11 3030-1622 | 11 3030-1623 | 11 3030-1624 | 11 3030-1625 | 11 3030-1626 | 11 3030-1627 | 11 3030-1628 | 11 3030-1629 | 11 3030-1630 | 11 3030-1631 | 11 3030-1632 | 11 3030-1633 | 11 3030-1634 | 11 3030-1635 | 11 3030-1636 | 11 3030-1637 | 11 3030-1638 | 11 3030-1639 | 11 3030-1640 | 11 3030-1641 | 11 3030-1642 | 11 3030-1643 | 11 3030-1644 | 11 3030-1645 | 11 3030-1646 | 11 3030-1647 | 11 3030-1648 | 11 3030-1649 | 11 3030-1650 | 11 3030-1651 | 11 3030-1652 | 11 3030-1653 | 11 3030-1654 | 11 3030-1655 | 11 3030-1656 | 11 3030-1657 | 11 3030-1658 | 11 3030-1659 | 11 3030-1660 | 11 3030-1661 | 11 3030-1662 | 11 3030-1663 | 11 3030-1664 | 11 3030-1665 | 11 3030-1666 | 11 3030-1667 | 11 3030-1668 | 11 3030-1669 | 11 3030-1670 | 11 3030-1671 | 11 3030-1672 | 11 3030-1673 | 11 3030-1674 | 11 3030-1675 | 11 3030-1676 | 11 3030-1677 | 11 3030-1678 | 11 3030-1679 | 11 3030-1680 | 11 3030-1681 | 11 3030-1682 | 11 3030-1683 | 11 3030-1684 | 11 3030-1685 | 11 3030-1686 | 11 3030-1687 | 11 3030-1688 | 11 3030-1689 | 11 3030-1690 | 11 3030-1691 | 11 3030-1692 | 11 3030-1693 | 11 3030-1694 | 11 3030-1695 | 11 3030-1696 | 11 3030-1697 | 11 3030-1698 | 11 3030-1699 | 11 3030-1700 | 11 3030-1701 | 11 3030-1702 | 11 3030-1703 | 11 3030-1704 | 11 3030-1705 | 11 3030-1706 | 11 3030-1707 | 11 3030-1708 | 11 3030-1709 | 11 3030-1710 | 11 3030-1711 | 11 3030-1712 | 11 3030-1713 | 11 3030-1714 | 11 3030-1715 | 11 3030-1716 | 11 3030-1717 | 11 3030-1718 | 11 3030-1719 | 11 3030-1720 | 11 3030-1721 | 11 3030-1722 | 11 3030-1723 | 11 3030-1724 | 11 3030-1725 | 11 3030-1726 | 11 3030-1727 | 11 3030-1728 | 11 3030-1729 | 11 3030-1730 | 11 3030-1731 | 11 3030-1732 | 11 3030-1733 | 11 3030-1734 | 11 3030-1735 | 11 3030-1736 | 11 3030-1737 | 11 3030-1738 | 11 3030-1739 | 11 3030-1740 | 11 3030-1741 | 11 3030-1742 | 11 3030-1743 | 11 3030-1744 | 11 3030-1745 | 11 3030-1746 | 11 3030-1747 | 11 3030-1748 | 11 3030-1749 | 11 3030-1750 | 11 3030-1751 | 11 3030-1752 | 11 3030-1753 | 11 3030-1754 | 11 3030-1755 | 11 3030-1756 | 11 3030-1757 | 11 3030-1758 | 11 3030-1759 | 11 3030-1760 | 11 3030-1761 | 11 3030-1762 | 11 3030-1763 | 11 3030-1764 | 11 3030-1765 | 11 3030-1766 | 11 3030-1767 | 11 3030-1768 | 11 3030-1769 | 11 3030-1770 | 11 3030-1771 | 11 3030-1772 | 11 3030-1773 | 11 3030-1774 | 11 3030-1775 | 11 3030-1776 | 11 3030-1777 | 11 3030-1778 | 11 3030-1779 | 11 3030-1780 | 11 3030-1781 | 11 3030-1782 | 11 3030-1783 | 11 3030-1784 | 11 3030-1785 | 11 3030-1786 | 11 3030-1787 | 11 3030-1788 | 11 3030-1789 | 11 3030-1790 | 11 3030-1791 | 11 3030-1792 | 11 3030-1793 | 11 3030-1794 | 11 3030-1795 | 11 3030-1796 | 11 3030-1797 | 11 3030-1798 | 11 3030-1799 | 11 3030-1800 | 11 3030-1801 | 11 3030-1802 | 11 3030-1803 | 11 3030-1804 | 11 3030-1805 | 11 3030-180





GOURMETIZARAM OS COMPACTOS

VERSÃO TOPO DE LINHA DO POLO CHEGA PARA A DISPUTA
CONTRA FIAT ARGO E HYUNDAI HB20 COM PITADAS DE HATCH
MÉDIO E APOSTANDO NO MOTOR 1.0 TURBO, MAS COBRA CARO.
SERÁ QUE ELE LEVA A MELHOR?

 GUILHERME BLANCO MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br)

Há alguns meses, os principais hatches compactos vendidos no Brasil começaram a buscar voos mais altos. Não dá para saber o que veio primeiro: se o desejo de serem carros premium os encareceu e levou os consumidores a buscar modelos usados, ou se o aumento na procura de seminovos incentivou as montadoras a gourmetizar os compactos, antes vendidos como opções de entrada. Fato é que, agora, carros como Hyundai HB20 e Fiat Argo até oferecem versões mais acessíveis, mas a pretensão, mesmo, é disputar consumidores entre suas variantes mais equipadas.

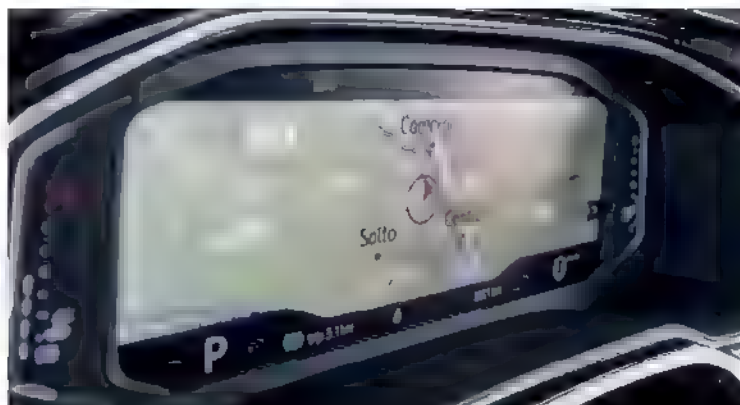
Essa tendência é coroada com a volta do Volkswagen Polo ao nosso mercado. O modelo, que deixou de ser vendido há cerca de quatro anos, retorna com pinta de Golf, mas preços menos altos que os do médio. Com versões entre R\$ 49.990 e R\$ 69.190, o Polo quer tirar o brilho das ver-

sões mais caras de seus rivais diretos. Para essa primeira disputa, escalamos os automáticos Fiat Argo 1.8 Precision (139 cv e 19,2 kgfm, R\$ 67.800) e Hyundai HB20 1.6 Premium (128 cv e 16,5 kgfm, R\$ 66.830) — bem responsável pela gourmetização dos hatches que estamos acompanhando, diga-se de passagem.

A VW liberou só a versão mais cara e com todos os opcionais do Polo, que custa cerca de R\$ 75 mil (o valor do kit de opcionais ainda não estava definido quando este texto foi finalizado). Apesar do preço salgado, o hatch mostrou que tem predileções, para superar os rivais, especialmente quando o assunto é dirigibilidade e segurança. Batizado de Polo 200 TSI Highline (tem referência aos 200 Nm de torque para evitar o estigma de ser chamado de 1.0), tem motor turbo de 128 cv e 20,4 kgfm acoplado à transmissão automática de seis velocidades.



Interior tem acabamento correto e destaque para as telas coloridas



INTERIOR

Desde que a nova geração foi apresentada na Alemanha, a VW tenta aumentar a expectativa do carro no Brasil. Tanto é que as imagens da versão nacional só estão aparecendo pela primeira vez neste comparativo. Junto com elas, veio a primeira frustração: diferente do europeu, o Polo brasileiro não terá interior com detalhes na mesma cor da carroceria.

Segundo Jonas Silva, gestor de Color & Trim da VW Brasil, pesquisas “mostraram que o brasileiro preza por contraste e inserção de cor moderada”. Não está descartado que o carro ganhe oferta “pontual” de cores no interior, mas, por enquanto, os três níveis de acabamento têm interior que apenas alterna tons entre preto, cinza e prata. Por fora, nosso Polo é praticamente igual ao europeu. Apenas os faróis são menos refinados e o para-choque tem desenho discretamente mais esportivo.

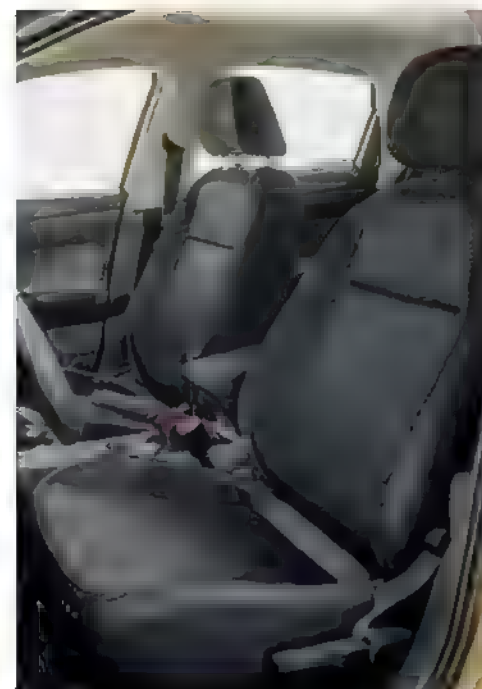
Nesse quesito, o Fiat Argo avança mais por oferecer parte do acabamento em vermelho em algumas versões, como na que testamos. Já o Hyundai HB20 investe em sobriedade: versões mais caras contam com bancos revestidos de couro marrom. No geral, porém, o aspecto interno do Polo e do Argo está em



Ar digital de uma zona tem saídas para o banco de trás



Polo nacional poderia ousar com mais cores no interior



Luzes diurnas de led são exclusivas da versão topo



VERSÃO NACIONAL

ultrapassagens muito discretas no visual



um nível superior, mais refinado, do que o do Hyundai. Os três abusam de plástico rígido, mas Fiat e Volkswagen têm diferentes texturas e brilhos, que dão aspecto mais moderno. Já o interior do HB20 tem visual mais simples, especialmente no acabamento das portas.

1.0 COM DESEMPENHO DE 1.8

A superioridade do Polo em relação aos rivais fica evidente quando comparamos os números de teste. Na nossa pista, precisou de 9,8 segundos para chegar aos 100 km/h, quase um segundo a menos que o Argo. Isso porque ele compensa o motor menor com o turbo, que gera mais torque. Além disso, os 20,4 kgfm chegam desde 2.000 rpm, enquanto o torque máximo do Fiat surge com 3.750 giros e o do HB20, 5 mil. No dia a dia, isso faz dele um carro com mais força a praticamente qualquer momento da aceleração, garantindo fôlego constante.

Em uma ultrapassagem, a capacidade de o veículo retomar a velocidade faz toda a diferença. É ela que determina se a manobra vai ser concluída em segurança. E o Polo leva a melhor mais uma vez por ser mais ágil nas três provas. Para acelerar de 80 a 120 km/h, situação que simula uma ultrapassagem em estra-

da, ele precisou de 6,5 segundos, ante 7,4 s do Argo e 8 s do HB20.

Querer ser melhor em tudo costuma tornar algumas pessoas chatas, mas nos carros é um trunfo dificilmente alcançado. Com o Polo não foi diferente: apesar de ser o único com freios a disco nas quatro rodas (os outros têm freios a tambor na traseira, menos eficientes), não é invicto nas fre-

nagens. Ele é o que melhor freia a 100 km/h e 120 km/h, mas o Argo tem desempenho superior vindo a 80 km/h. E mais uma vez o HB20 fica para trás.

SEGURANÇA

Um carro que acelera melhor também deve proteger melhor os passageiros caso um acidente aconteça. E a expectativa sobre o desempenho do Polo é



VERSÕES E ITENS

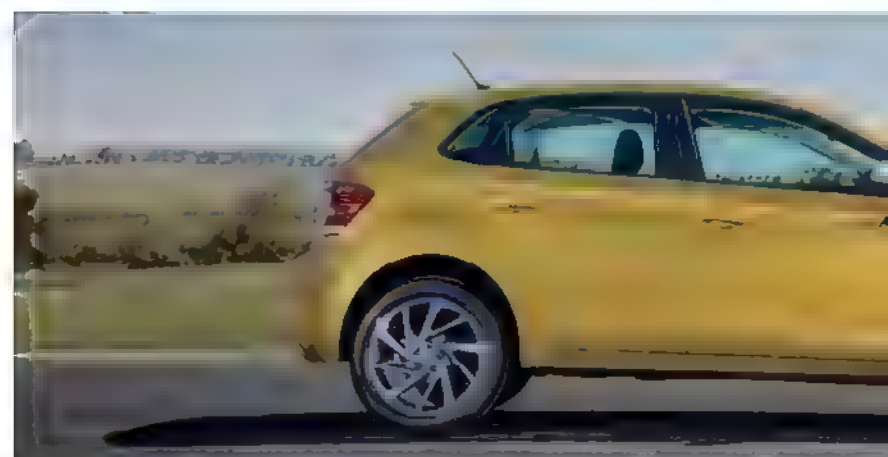
1.0	1.6 MSI	200 TSI
1.0 aspirado	1.6 aspirado	MOTOR 1.0 turbo
84 cv a 6 250 rpm	117 cv a 5 750 rpm	POTÊNCIA 128 cv a 5 500 rpm
10,4 kgfm a 3 000 rpm	16,5 kgfm a 4 000 rpm	TORQUE 20,4 kgfm a 2 000 rpm
Manja de 5 marchas	Manual de 5 marchas	CÂMBIO Automático de 6 marchas
		COMFORTLINE
		HIGHLINE
		RS 69.190
		RS 65.190
		RS 54.990
		RS 49.990



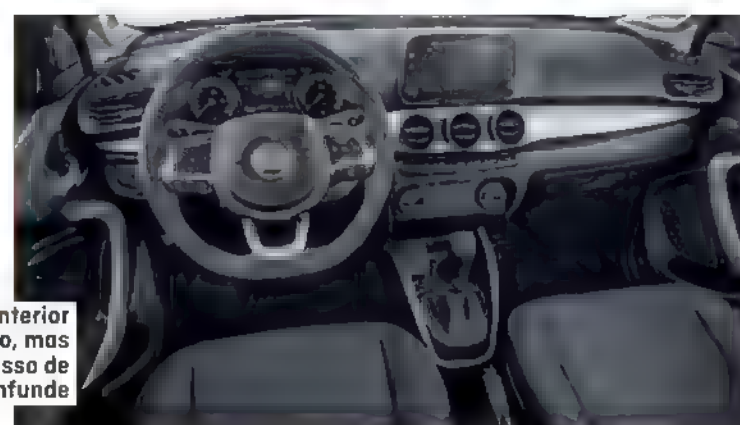
ITENS

AIRBAGS LATERAIS	S	S	S	S
AR-CONDICIONADO	S	S	S	S
AR DUAS ZONAS	ND	ND	ND	ND
ASS. DE RAMPA	ND	ND	S	S
BANCOS DE COURO	ND	ND	ND	O
CÂMERA DE RÉ	ND	ND	O	O
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S	S	S
CHAVE PRESENCIAL	ND	ND	O	S
COMANDOS NO VOLANTE	O	O	S	S
COMP. DE BORDO	S	S	S	S
CONTROLE DE TRACÇÃO	O	O	S	S
FAROL DE NEBLINA	ND	O	S	S
FAROL DE XENÔNIO	ND	ND	ND	ND
GPS	ND	ND	ND	O
ISOFIX	S	S	S	S
RODA DE LIGA	O	O	S	S
SENSOR DE RÉ	ND	ND	S	S
TETO SOLAR	ND	ND	ND	ND
TRIO ELÉTRICO	S	S	S	S
SENSOR DE PRESSÃO (PNEUS)	ND	ND	O	O
PARK ASSIST	ND	ND	O	O
ESPELHAMENTO CELULAR	ND	ND	S	S

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório



Apoio de celular é desnecessário quando a tela já vem com GPS



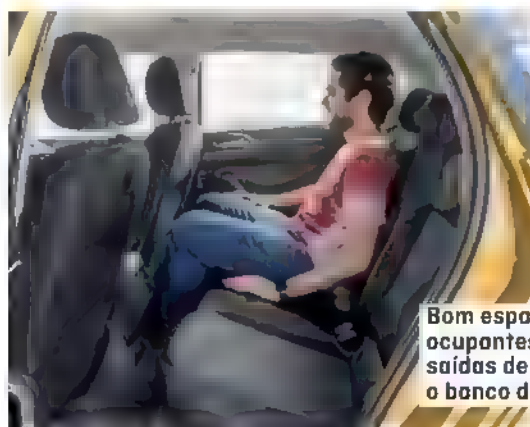
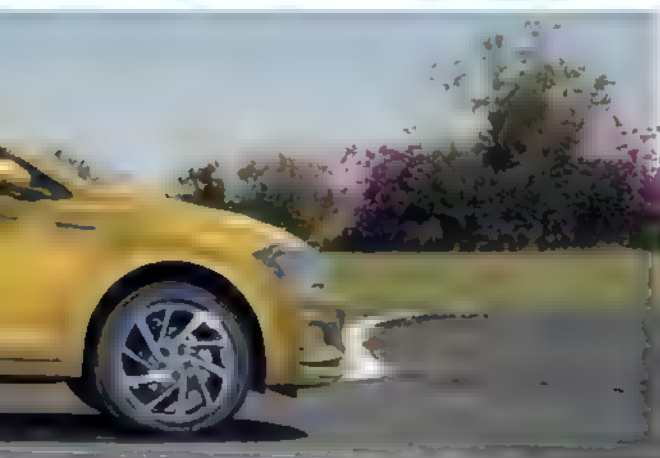
Argo tem interior moderno, mas excesso de botões confunde



Cabine do HB20 é simples, porém de fácil adaptação

POUCAS VERSÕES, MUITOS OPCIONAIS

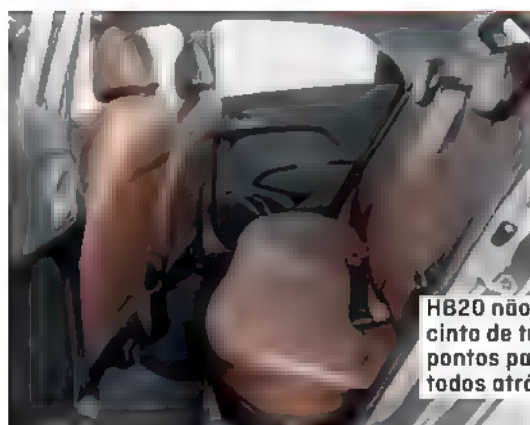
A lista de itens de série e opcionais de cada versão revela que o Polo 1.0 e 1.6 não são bem equipados e devem ser mais comprados já com opcionais, que encarecem o preço final. Para sua categoria, volante multifuncional deveria ser item de série, assim como o controle de tração, que aumenta a segurança do carro. Não é à toa que todas as versões vêm com suporte de celular: na prática, o Polo não contará com GPS, item que surge apenas como opcional da versão mais cara. O jeito é contar com a navegação oferecida em apps de celular – e torcer para o pacote de dados não estourar no final do mês.



Bom espaço para ocupantes e saídas de ar para o banco de trás



Argo tem mais espaço para passageiro do meio que o Polo



HB20 não tem cinto de três pontos para todos atrás

alta: a Volkswagen acredita que irá conquistar cinco estrelas no teste de colisão do Latin NCAP, mesmo depois de o protocolo de crash test ter ficado muito mais rigoroso. Para receber essa distinção, o hatch conta com cerca de 50% de sua estrutura feita com aços de alta e ultra-alta resistência e há duas barras de proteção nas portas traseiras.

Além disso, todas as versões têm quatro airbags – frontais e laterais dianteiros. Também há cintos de três pontos e apoios de cabeça até para o passageiro central (indisponíveis no HB20), além de isofix e Top Tether para as cadeirinhas infantis. Isso sem falar em detalhes da dianteira feitos para minimizar as lesões a pedestres em caso de atropelamento.

O HB20 foi testado em 2013, quando ainda era vendido só com dois airbags e o Latin NCAP seguia um padrão de teste menos rigoroso. Conquistou quatro estrelas para adultos e três para crianças. De lá para cá, não ganhou reforços na estrutura, apenas passou a contar com quatro airbags na versão topo de linha Premium, a mesma que avaliamos.

O Argo ainda não foi posto à prova para termos certeza de seu desempenho em segurança. A montadora afirma apenas que ele tem aços de alta resistência em “quase toda a carroceria” e que “as áreas que formam a célula de sobrevivência aos ocupantes contam com aços ultrarresistentes”. Não há, porém, uma estimativa do desempenho em um crash test.

O Fiat é o único só com airbags dianteiros de série. Quem quiser mais segurança, precisa adicionar um pacote de R\$ 4.700 que inclui as duas bolsas laterais, bancos revestidos de couro e roda de liga de 16 polegadas, chegando a R\$ 72.500. Vale lembrar que nenhum dos três oferece airbags de cortina.

VIDA A BORDO

Apesar de esses hatches apostarem em tipos de motores diferentes, todos seguem a tendência do mercado nacional e são equipados com câmbio automático de seis velocidades. Nenhum oferece seletor de modo de condução, porém, Argo e Polo permitem que o motorista faça as trocas manualmente por aletas atrás do volante ou diretamente no câmbio.

A diferença é que os paddle shifts do Polo deixam o motorista mais no controle do regime de força do carro. Com as trocas mais rápidas e precisas, se comparado aos rivais, esse câmbio permite que o motorista faça seguidas reduções para diminuir a velocidade antes de uma curva.

Já a caixa do Argo é mais restritiva: em diversos momentos, o carro emite um alerta sonoro indicando que a redução não é permitida. Ainda assim, as trocas são eficientes e garantem uma tocada mais esportiva do que no modo automático. Com trocas suaves, o câmbio do HB20 contribui com o conforto no dia a dia, mas não tem pretensão de qualquer desempenho mais apimentado.



Volkswagen Polo

Entre os três, visual do Polo tem menos identidade, já que traz referências a velhos conhecidos, como Gol e Golf. Mas, vincos fortes garantem aspecto de carro esportivo. Cor amarela será limitada ao lançamento.



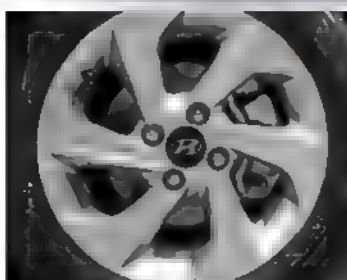
Fiat Argo

Com visual inédito, a recém-chegada chama atenção nas ruas, especialmente nas versões mais caras (Precision e HGT). Mas, há referências ao compacto Mobi. Pacote de itens está atual.



Hyundai HB20

O veterano ainda tem visual único, mas já dá sinais de que uma atualização cairia bem. Rodas não têm design tão esportivo quanto às dos rivais. Itens de série são bons, mas há poucas opções de customização.



HB20 E OPÇÃO

Porque em 14.990,00
desempenho razoável

Ponto positivo para o Argo por ser o único a oferecer sistema que desliga o motor em paradas para poupar combustível. É exatamente por conta dele que o 1.8 do Fiat faz a mesma média de consumo urbano que o HB20 1.6: 7,1 km/l com etanol. Na estrada, médias parecidas: 9,5 km/l e 9,4 km/l, respectivamente. O Polo é o mais econômico do comparativo, mas a diferença não é tão grande quanto se espera de um 1.0 turbo de injeção direta: 8 km/l na cidade e 9,8 km/l na estrada. Como não pudemos aferir o consumo do Polo em trechos urbanos, consideramos os índices do Inmetro para os três modelos.

Por outro lado, o ajuste de suspensão do HB20 merece elogios. Entre os três modelos aqui avaliados, é o que consegue melhor equilibrar conforto para os passageiros sem comprometer a dirigibilidade em curvas. Não é o caso do Argo, cuja carroceria inclina mais em curvas, jogando contra a esportividade do carro. O Polo segue a cartilha de suspensão firme da Volkswagen, oferecendo mais diversão e sensação de segurança em curvas. Infelizmente, a Volkswagen só permitiu que o modelo fosse testado em trechos fechados ou de estrada. As irregularidades do asfalto rodoviário foram bem filtradas pelo conjunto, mas o Polo promete ser um carro mais duro no dia a dia da cidade, desagradando a alguns.

A ergonomia dos três é boa, graças a comandos bem posicionados pela cabine e, especialmente, o ajuste de altura e profundidade do volante. Todos também oferecem ajuste de altura para o banco do motorista, mas o sistema do HB20 não é tão eficiente, por inclinar o assento. Polo e Argo permitem, efetivamente, levantá-lo ou abaixá-lo, sem prejudicar o conforto.

Com menos botões, o painel do Hyundai é o que permite ao motorista se adaptar e entender todas as funcionalidades disponíveis mais facilmente. É o oposto do que acontece a bordo do Argo, que tem muitos comandos ao centro, além de botões na frente e atrás do volante, que é compartilhado com a picape Toro.

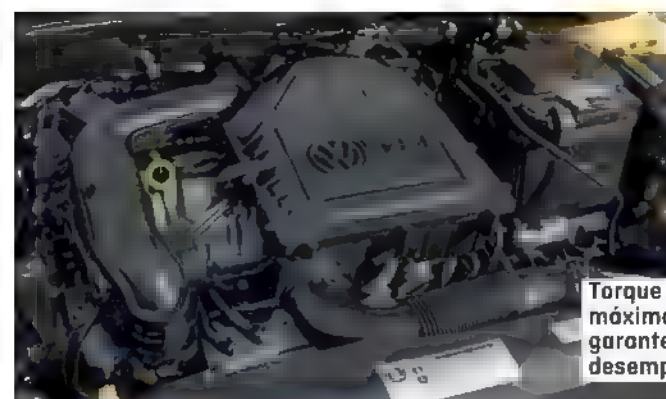


O interior da versão do Polo que dirigimos tem como cereja do bolo o quadro de instrumentos 100% digital. É ele o principal responsável pelo ar de carro premium, além de ser uma ferramenta muito útil para o motorista. Pena é que a segunda geração do Active Info Display, como é chamado, será vendida apenas como opcional da versão mais cara. Ele faz parte de um pacote com sensores de estacionamento dianteiros, traseiros, crepuscular, de chuva e de pressão de pneus, câmera de ré, detector de fadiga, farol com ajuste automático de intensidade, sistema de frenagem pós-colisão e rodas de 17". Com ele, a versão topo do carro salta para cerca de R\$ 75 mil.

O Argo Precision tem computador de bordo com uma boa tela colorida entre os mostradores analógicos, enquanto o HB20 é equipado com uma pequena tela de apenas uma cor.

TELAS MULTIMÍDIA

Não dá para aspirar ser um carro premium sem uma boa tela multimídia. O sistema de série dos três modelos é bom, mas há particularidades que fazem diferença no dia a dia. Apesar de intuitivo



Torque máximo cedo garante bom desempenho

VOLKSWAGEN
Polo 200 TSI
Highline
R\$ 69.190

FIAT
Argo 1.8
Precision
R\$ 67.800

HYUNDAI
HB20 1.6
Premium
R\$ 66.830



ITENS

	VOLKSWAGEN Polo 200 TSI Highline	FIAT Argo 1.8 Precision	HYUNDAI HB20 1.6 Premium
AIRBAGS LATERAIS	S	O	S
AR-CONDICIONADO	S	S	S
AR DUAS ZONAS	ND	ND	ND
ASS. DE RAMPA	S	S	ND
BANCOS DE COURO	O	O*	S
CÂMERA DE RÉ	O*	O*	ND
CENTRAL MULTIMÍDIA	S	S	S
CHAVE PRESENCIAL	S	O	ND
COMANDOS NO VOLANTE	S	S	S
COMP. DE BORDO	S	S	S
CONTROLE DE TRAÇÃO	S	S	ND
FAROL DE NEBLINA	S	S	S
FAROL DE XENÔNIO	ND	ND	ND
GPS	O*	ND	ND
ISOFIX	S	S	S
RODA DE LIGA	S	S	S
SENSOR DE RÉ	S	O*	S
TETO SOLAR	ND	ND	ND
TRIO ELÉTRICO	S	S	S
SENSOR DE PRESSÃO (PNEUS)	O*	S	ND
PARK ASSIST	O*	ND	ND
ESPELHAMENTO CELULAR	S	S	S

* Itens vendidos em pacotes

S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

ITENS DO POLO SE APROXIMAM DO ARGO

Os pacotes de equipamentos do Polo e do Argo são bastante semelhantes, mas sensor de ré e airbags laterais deveriam ser de série no Fiat (juntos, custam R\$ 3.900). Vale observar que Argo e Polo fotografados neste comparativo contam com opcionais: ar digital, bancos de couro e painel digital encarecem o Argo em R\$ 5.700, enquanto o kit com painel digital, tela de 8" com GPS, rodas de 17" e outros itens do Polo ainda não tem preço fechado, mas encarecerá o carro em cerca de R\$ 5 mil, conforme a Volkswagen. Já a lista de itens do HB20 deixa diversos equipamentos importantes de fora.



Rebatimento
cria espaço
para cargas
compridas

e fácil de usar, o da Volkswagen é o menor, com apenas cinco polegadas (a tela maior que aparece nas fotos é vendida como opcional), ante sete dos rivais. O Polo tenta compensar essa defasagem sendo o único a oferecer leitor de CD e de cartão de memória, mas nem todos os motoristas fazem questão desses itens hoje em dia.

Os três têm boa sensibilidade ao toque e oferecem Bluetooth, leitor MP3 e rádio. Quanto à quantidade de entradas USB, a Hyundai oferece só uma, enquanto a Fiat equipa seu carro com duas (uma no painel e outra para quem viaja atrás) e a VW, com três (duas na dianteira e uma na traseira).

QUEM LEVA A MELHOR?

Pela atualidade do projeto, bom desempenho na pista e oferta de itens premium, o Polo é o vitorioso do comparativo. É verdade que no caminho entre a Europa e o Brasil ele perdeu equipamentos de assistência ao motorista, como frenagem automática para pedestres (oferecidos desde o Polo básico por lá) e controle de velocidade adaptativo. Por aqui, não são nem opcionais.

O Argo é o que melhor consegue equilibrar méritos e deméritos, mas fica atrás especialmente por conta do motor e câmbio. Pouco modernos, prejudicam o consumo e os números de aceleração. No dia a dia, porém, é um carro gostoso de dirigir e com bom espaço interno.

O HB20 ainda é uma das principais referências entre os compactos. Não é à toa que consegue se manter como um dos mais vendidos do país. Mas, o projeto começa a ficar desatualizado, especialmente seus itens de série e refinamento. Com desempenho razoável e bons custos, agrada quem busca uma opção de compra racional. **A**



*Retrator direto farol direito para choque dianteiro. Lanterna traseira direita. Filtro de ar (e amento). Filtro de óleo do motor e filtro de combustível. Vei

**Seguro: as cotizações foram feitas pela Saucedo Seguros (11-2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.



SEU BOLSO

PREÇO
CESTA DE PEÇAS*
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM
SEGURO**
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO
GARANTIA
TAXA DE FINANCIAMENTO
VALOR DA PARCELA***
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****



TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h [s]
0-400 m [s]
0-1.000 m [s]
Velocidade a 1.000 m [km/h]
Veloc. real a 100 km/h

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h [Drive]
60-100 km/h [D]
80-120 km/h [D]

FRENAGEM (ABS)

100-0 km/h [m]
80-0 km/h [m]
60-0 km/h [m]



DADOS DA MONTADORA

MOTOR
CILINDRADA
POTÊNCIA
TORQUE
VELOCIDADE MÁXIMA
CÂMBIO
DIREÇÃO
SUSPENSÃO
FREIOS
PNEUS
TRAÇÃO
CARROCERIA
COMPRIMENTO
LARGURA
ALTURA
ENTRE-EIXOS
TANQUE
PESO
PORTA-MALAS (FABRICANTE)



VOLKSWAGEN
Polo 200 TSI Highline

FIAT
Argo 1.8 Precision

HYUNDAI
HB20 1.6 Premium

R\$ 69.190	R\$ 67.800	R\$ 66.830
R\$ 3.308	R\$ 6.413	R\$ 5.497
R\$ 1.215	R\$ 1.292	R\$ 1.316
N/D	R\$ 2.025	R\$ 3.138
N/D	N/D	12,7 %
3 anos	3 anos	5 anos
N/D	1,07 %	0,99 %
N/D	R\$ 1.220	R\$ 1.144
8,0/9,8 km/l	7,1/9,5 km/l	7,1/9,4 km/l

9,8	10,7	10,4
16,9	17,4	17,4
31,0	31,9	32,2
170,7	163,5	157,0
95	95	97

4,3	4,7	4,9
5,4	5,9	6,6
6,5	7,4	8,0
39,4	39,7	41,4
25,7	25,6	29,8
14,3	14,1	15,2



Grças ao turbo,
o Polo leva a
melhor em todas
as provas de
acelerao e
retomada



Com as piores
frenagens,
o HB20
decepciona
especialmente
na prova a
100 km/h

Dianteiro, transversal,
3 cil. em linha, 12V,
comando duplo, flex
999 cm³
128 [E]/ 116 [G] cv a
5 500 rpm
20,4 [E]/ 20,4 [G] kgfm
a 2.000 rpm
192 Km/h
Automático de
6 marchas
Elétrica
Independente, McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira
Discos ventilados na frente e sólidos atrás
195/55 R16
Dianteira
Hatch, 4 portas, 5 lugares
4,05 m
1,75 m
1,46 m
2,56 m
52 litros
1 147 kg
300 litros

Dianteiro, transversal,
4 cil. em linha, 16V, flex
1 747 cm³
139 [E]/ 135 [G] cv a
5.750 rpm
19,3 [E]/ 18,8 [G] kgfm a
3 750 rpm
192 Km/h
Automático de
6 marchas
Elétrica
Independente, McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira
Discos ventilados na frente e tambores atrás
185/60 R15
Dianteira
Hatch, 4 portas, 5 lugares
3,99 m
1,72 m
1,50 m
2,52 m
48 litros
1.264 kg
300 litros

Dianteiro, transversal,
4 cil. em linha, 16V, flex
1 591 cm³
128 [E]/ 122 [G] cv a
6 000 rpm
16,5 [E]/ 16 [G] kgfm a
5.000 rpm
190 Km/h
Automático de
6 marchas
Hidráulica
Independente, McPherson na dianteira e eixo de torção na traseira
Discos ventilados na frente e tambores atrás
185/60 R15
Dianteira
Hatch, 4 portas, 5 lugares
3,92 m
1,68 m
1,47 m
2,50 m
50 litros
1.071 kg
300 litros



NOTAS

CONFORTO

Acabamento	8,5	8,5	8
Espaço interno	9	8,5	7,5
Porta malas	8	8	8
Ergonomia	8,5	8	7,5
Equipamentos de série	8,5	8,5	8
Segurança	9,5	8,5	7,5
Subtotal	52	50	46,5

DINÂMICA

Motor	9,5	8,5	8
Frenagem	8	8	7
Suspensão	8,5	7,5	8
Desempenho	9	8	7,5
Consumo	8,5	7,5	7,5
Câmbio	8	7,5	7
Sensação ao volante	8,5	8,5	8
Subtotal	60	55,5	53

MERCADO

Preço	7,5	8	8,5
Garantia	8	8	10
Seguro	-	-	-
Revisões	8	8	8
Preço das peças	9,5	7,5	8,5
Atualidade	9	8,5	8
Subtotal	42	40	43

TOTAL

154,0 **145,5** **142,5**



2º

FIAT
Argo

No geral, não fica muito atrás do Polo, mas perde especialmente por conta dos números de teste. Culpa do conjunto mecânico menos atual. Porém, tem interior moderno e transmite boa sensação de esportividade ao volante.



1º

VOLKSWAGEN
Polo

O pacote de itens parado dessa versão, o bom desempenho do motor e câmbio e os reforços na segurança dão o título ao Polo. Mas ele não é barato. Vale ficar de olho porque as versões de entrada não prometem custo-benefício tão bom, com equipamentos mais modestos.



3º

HYUNDAI
HB20

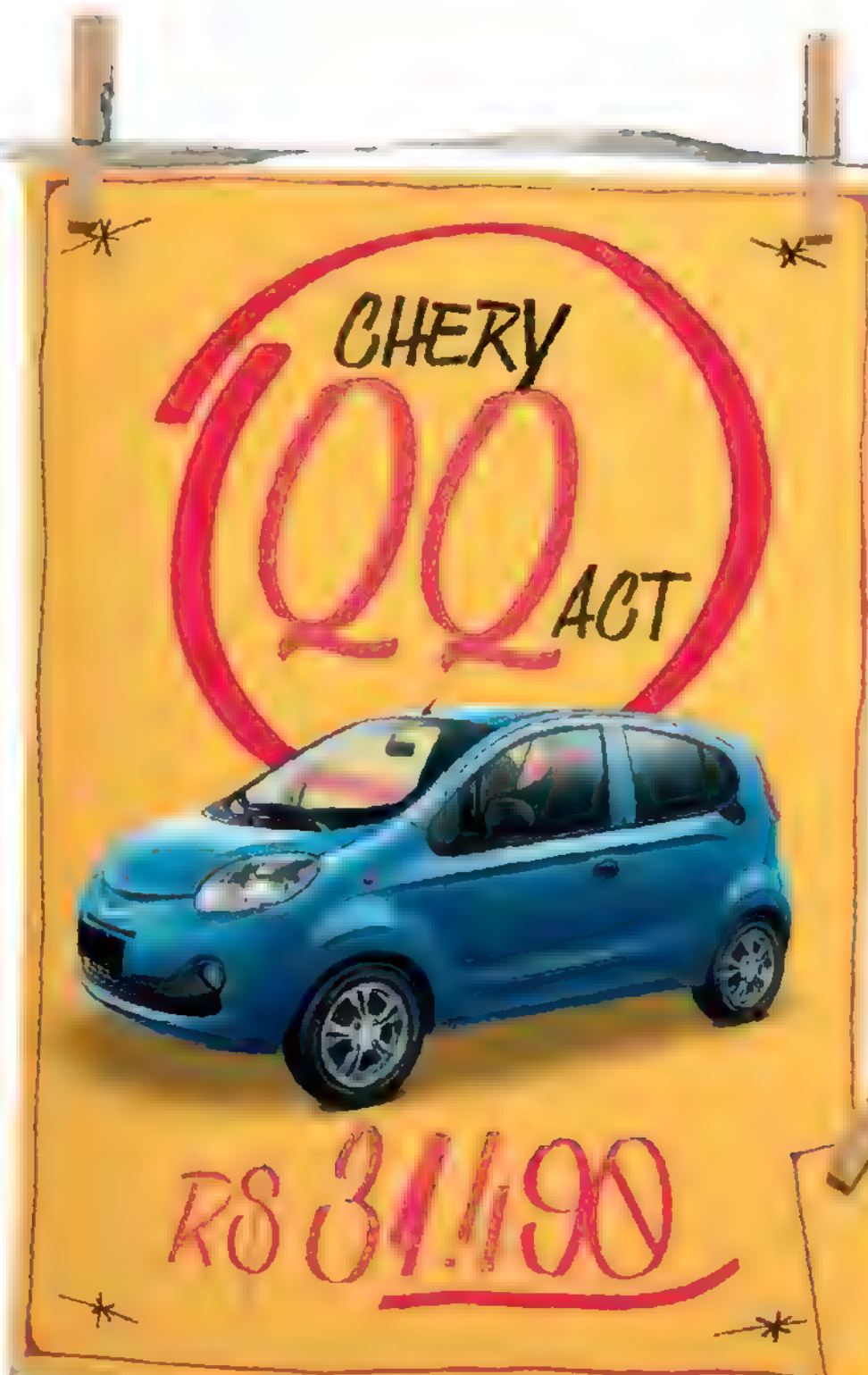
É uma boa opção de compra racional. Mas, seus cinco anos de mercado ensinaram aos rivais como agradecer aos brasileiros e evidenciam aspectos que precisam ser atualizados. Consegue equilibrar a disputa com bons atributos de mercado.

MATEMÁTICA DE FEIRA

REUNIMOS OS CINCO CARROS DE ENTRADA
MAIS BARATOS DO BRASIL PARA DESCOBRIR
QUAL DELES É O MELHOR NEGÓCIO

 DIOGO DE OLIVEIRA [daoliveira@edglobo.com.br]

Quem frequenta, ou já morou em locais de feira, sabe que os melhores negócios são feitos ali, no "calor" das barracas. Evidente que a compra de um carro não funciona assim. Além dos valores incomparavelmente maiores, as opções de entrada estão cada vez mais escassas. Os populares vêm perdendo espaço nos showrooms e até no desejo de compra dos brasileiros, que estão optando por compactos "premium" e SUVs. É por isso que reunimos nesta edição de **Autoesporte** os cinco hatches mais acessíveis do Brasil. O segmento acaba de receber o Renault Kwid, que encara pela primeira vez seus rivais diretos, entre eles o Chevrolet Onix Joy, versão do atual bicampeão nacional, Fiat Mobi, Volkswagen up! e o chineziinho Chery QQ, carro mais barato do país.



CESTA DE PEÇAS* R\$ 3.988

REVISÕES ATÉ 60 MIL KM R\$ 2.572

SEGURO** R\$ 2.917

DESVALORIZAÇÃO 1º ANO 15,10%

GARANTIA 3 anos

TAXA DE FINANCIAMENTO 0,99% a.m

VALOR DA PARCELA*** R\$ 522,06

brasileira, o QQ de nova geração agora usa motor 1.0 flex de três cilindros, bem mais forte. São até 75 cv de potência e um bom torque de 9,9 kgfm com etanol.

Com esse motor e uma boa relação peso/potência de 12,5 kg/cv, o Chery QQ apresentou números até surpreendentes nos testes. Superou o VW up! nas três medições de retomada (veja a tabela). Por outro lado, ficou atrás dos rivais nas tomadas de aceleração e frenagem. O consumo, embora atraente, também foi o pior do quinteto. Para um 1.0 tricilíndrico, os 10,3 km/l na estrada desapontaram.

Ao volante, o QQ destoa em certos aspectos. É o mais alto do grupo, e a carroceria inevitavelmente apresenta maior inclinação em curvas, prejudicando o equilíbrio dinâmico. A ergonomia agrada, com bancos verticais que ampliam a visibilidade. Contudo, alguns itens atrapalham. Os comandos dos vidros dianteiros têm acesso ruim – ficam apertados entre os bancos. E o som é simples demais, não reconheceu um smartphone. Já os plásticos da cabine são claramente mais modestos e o porta-malas de 160 litros é o menor.

Único chinês deste comparativo, o Chery QQ atual é bem diferente daquele que foi lançado no Brasil em abril de 2011. Do modelo de primeira geração – praticamente uma cópia do coreano Daewoo Matiz – apenas a grade simpática em forma de sorriso foi mantida. O visual até continua lúdico, e o conteúdo segue imbatível, dentro da receita chinesa de oferecer recheio extra. Mas o carrinho é outro. O QQ cresceu em largura e altura, e ganhou um interior mais digno e bem projetado. Não há comparação com o polêmico anterior.

Nesta disputa, o QQ é de longe o mais equipado da turma. Convida-

mos a versão topo de linha ACT, de R\$ 31.490, que já sai de fábrica bem completa. Traz ar-condicionado, direção hidráulica, airbags frontais, ABS, rádio/MP3 com USB e até luz diurna – mas com lâmpadas halógenas e não leds. Na categoria, só o QQ oferece (de série) retrovisores e vidros elétricos nas quatro portas. Tem ainda faróis de neblina, rodas de liga e sensores de obstáculos traseiros, sempre úteis.

Outro aspecto interessante é o fato de o modelo ter sido nacionalizado. Embora a fábrica da Chery em Jacareí (SP) não realize todas as etapas de produção (o carro vem em kits da China), é bacana saber que é montado aqui. E para além da cidadania



CESTA DE PEÇAS* R\$ 4.048
REVISÕES ATÉ 60 MIL KM R\$ 3.448
SEGURO** R\$ 2.952
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO 9,90%
GARANTIA 3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO 0,99% a.m.
VALOR DA PARCELA*** R\$ 613,24

FIAT MOBI LIKE



~~R\$ 39.780~~

R\$ 36.990

1.0

Com pouco mais de um ano de mercado, o Mobi surgiu para aqueles que buscam um carro estritamente urbano. É uma opção mais em conta que o Uno, tradicional carro de entrada da marca. À época do lançamento, havia a expectativa de o subcompacto brilhar nas vendas e fazer volume. Porém, o sucesso não veio. Levou um tempo até o modelo aparecer entre os mais vendidos, e mesmo assim o Mobi nunca esteve perto do "pelotão da frente".

O tamanho reduzido é sem dúvida uma das maiores limitações. Os bancos dianteiros nem atrapalham muito e apresentam espaço similar ao do Uno. Entretanto, para quem vai no banco traseiro a vida é mais difícil. O vão para pernas é razoavelmente mais estreito em razão do entre-eixos de apenas 2,30 metros, e o porta-malas é igualmente pequeno, com apenas 215 litros. Mesmo assim, é justo dizer que o Mobi surpreende na qualidade construtiva e no acabamento. Os plásticos são duros, mas bem recortados e com texturas bacanas.

Para este comparativo, escolhemos a versão intermediária Like, que

já traz pacote de equipamentos mais justo, com ar, direção, airbags frontais, ABS e travas e vidros dianteiros elétricos. Há ajuste de altura da coluna de direção, máscaras negras e sistema Follow Me Home, que mantém os faróis acesos ao travar as portas. O conteúdo não chega a encher os olhos, sobretudo pelo preço de R\$ 39.780. Não por acaso, o Mobi Like é encontrado por menos nas lojas.

Mas de todos os defeitos, seu calcanhar de Aquiles é a mecânica. O motor 1.0 Fire Evo flex, de quatro cilindros, está datado desde o lançamento. A opção do 1.0 Firefly de três cilindros veio só depois e custa R\$ 45.450 na versão Drive, a única dis-

ponível com o tricilíndrico. A marca acreditou na tradição do motor Fire e na leveza do hatch de 946 kg. A relação peso/potência de 12,6 kg/cv é até boa, mas os números de teste...

Basta ver a tabela para constatar que o Mobi com motor 1.0 quatro cilindros é o mais lento. Seja nas arrancadas, seja nas retomadas, o subcompacto não desenvolve, para a aflição do motorista, que precisa ser paciente. O zero a 100 km/h, por exemplo, levou 16,6 s. Mesmo nas frenagens o hatch não se mostrou tão competente. É justo dizer que o Mobi tem maior solidez e acerto dinâmico que o Chery QQ, além de melhor acabamento. Por isso não ficou em último.

3^oCHEVROLET
ONIX
JOY~~R\$ 41.960~~R\$ 40.500**CESTA DE PEÇAS*** R\$ 4.111**REVISÕES ATÉ 60 MIL KM** R\$ 3.036**SEGURO**** R\$ 2.845**DESVALORIZAÇÃO 1º ANO** 8,80%**GARANTIA** 3 anos**TAXA DE FINANCIAMENTO** 1,29% a m.**VALOR DA PARCELA***** R\$ 706,74

Nos últimos dois anos, o Chevrolet Onix dominou o ranking geral de vendas no Brasil de forma incontestável. E em 2016 veio a “carta curinga”: a versão Joy, de entrada, estreou após a reestilização, mas manteve o visual antigo e somou algumas evoluções. Entre elas, a direção elétrica e o câmbio manual de seis marchas. Os itens acabaram por deixar o modelo mais eficiente e gostoso de dirigir. E o compacto ganhou preço para incomodar a turma de baixo.

Sim, repare que chamei o Onix de compacto. O modelo é maior que seus concorrentes e só entrou nesta disputa porque estabelecemos uma li-

nha de corte de até R\$ 42 mil, que é o seu preço sugerido. Embora mais caro que os adversários, o campeão de vendas já sai quase completo de fábrica. Traz ar-condicionado, ABS, airbags frontais, vidros dianteiros elétricos e até monitor de pressão dos pneus - é o único do grupo com esse item.

Claro que nem tudo é perfeito. Apesar dos ganhos, a versão Joy é a mais pobre. O visual externo é o anterior à plástica e já acumula cinco anos desde o lançamento no fim de 2012. A cabine mostra economias que explicitam o preço competitivo. O volante é fixo (não há nem ajuste de altura) e os comandos dos vidros dianteiros ficam entre os bancos. As janelas de trás são

acionadas por manivelas e os forros das portas são de plástico preto.

O painel mantém as formas simétricas, mas o quadro de instrumentos é simplificado e tem até cores diferentes (âmbar em vez de Ice Blue). Não há computador de bordo, só hodômetro, velocímetro e conta-giros. Também não há som - uma central multimídia genérica é vendida como acessório, deixando a MyLink 2 para as versões mais caras. A montagem das peças segue o padrão visto nas demais versões, mas o interior coberto em plásticos duros não ostenta o glamour dos compactos premium.

Dinamicamente, o Onix se vale da maior largura e tem rodar agradável, no que ajudou a suspensão revisada. Com os ajustes mecânicos e a caixa de relações curtinhas, a General Motors conseguiu dar fôlego ao 1.0 de quatro cilindros, que se saiu melhor em nosso teste que o Fiat Mobi. A direção elétrica é outro ponto favorável e deixa a condução prazerosa. Porém, os números não mentem: o Onix Joy não vai fazer você suspirar nas acelerações. É uma versão de acesso. Prova do acerto é que o modelo responde por 50% do mix de vendas.



CESTA DE PEÇAS* R\$ 3.332
REVISÕES ATÉ 60 MIL KM R\$ 2.986
SEGURO** R\$ 2.987
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO 9,40%
GARANTIA 3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO 1,16% a.m
VALOR DA PARCELA*** R\$ 691,31



~~R\$ 37.990~~

R\$ 40.500

2º

rojetado europeu, o up! estreou no Brasil no início de 2013 com a pretensão de ser uma espécie de sucessor do Fusca.

A Volkswagen se empenhou em adaptar o modelo para o mercado brasileiro, alongando sua plataforma que, à época, recebeu nota máxima de segurança. O motor 1.0 de três cilindros já havia sido lançado no Fox, mas foi projetado para fazer do subcompacto referência em consumo e desempenho. No papel, o up! era o carrinho de entrada dos sonhos.

Mas não demorou até encontrarem defeitos. O espaço foi considerado pequeno demais. Há quem torceu o nariz para o design, absolutamente subjetivo. Até o fato de o hatch não ter opção de acionamento elétrico dos vidros traseiros provocou reclamações. Mas verdade seja dita: o up! nasceu para ser um carro de acesso com alto nível de qualidade construtiva. Sob esse prisma, não há o que dizer. O problema é que o modelo não decolou.

Diversas razões podem ter levado a esse resultado, como a crise econômica ou mesmo a profusão de lançamentos nos últimos anos. Parti-

cularmente, a mudança do desejo de compra dos consumidores me parece o principal entrave. Como dito no início, os brasileiros estão fascinados por compactos "premium" e SUVs. A prova de que há uma tendência foi própria à gourmetização do up! na reestilização feita em abril.

De subcompacto de entrada, o up! foi alçado a subcompacto "premium", ficando até mais caro que o Gol – uma lógica invertida. Esse é o principal motivo pelo qual você dificilmente encontrará nas lojas o Take up!, que trouxemos para a disputa. Ligamos em diversas revendas da Volks e simplesmente não o encontramos. Muitos vendedores afirmaram que

a versão exige encomenda pelo site. Quando disponível na loja, traz o pacote "Take completo", a R\$ 43.240

Nos testes, o Take up! confirmou alguns predicados. A despeito do Kwid ter o posto de carro "mil" aspirado mais econômico do Inmetro, foi o up! o que bebeu menos etanol no comparativo, sobretudo na estrada. Ao volante, um dos pontos altos é a solidez. Além da firmeza em movimento, o up! é gostoso de guiar, tem a direção leve e oferece respostas agradáveis ao acelerador. O padrão de acabamento é nitidamente elevado, apesar de toda a simplicidade. Pena que após a reestilização ficou caro demais para a proposta inicial.

1º

RENAULT

KWID (ZEN)

~~R\$ 34.990~~

R\$ 35.990

CESTA DE PEÇAS* R\$ 3.861
REVISÕES ATÉ 60 MIL KM R\$ 1.047
SEGURO** R\$ 1.583
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO 9,10%
GARANTIA 3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO N/D
VALOR DA PARCELA*** N/D

Num país onde os compactos são maioria, é mais do que natural um lançamento como o Kwid agitar o mercado. Em tempos de carros cada vez mais caros, o novo subcompacto da Renault é um colírio aos olhos. Mas não pense que tudo é perfeito! Antes de se seduzir pelas cifras, é fundamental entender a proposta do modelo, que chega para ser sucessor do Clio. Que fique claro: o Kwid é um popular na essência. Não tem mimos e caprichos, é modesto e extremamente racional.

Para surfar na "onda SUV", a Renault projetou o modelo com características de utilitário. Não por acaso, o Inmetro o classificou dessa forma,

e não como um hatch, como deveria. O Kwid tem quase o mesmo comprimento e entre-eixos do up!, e a mesma altura do Chevrolet Onix (1,47 m). Então, o que faz o subcompacto um SUV? Os ângulos de entrada e saída, e a altura em relação ao solo.

Nas peças publicitárias, a Renault chama o Kwid de "o SUV dos compactos" e promete espaço farto na cabine. Obviamente a afirmação tem forte teor marqueteiro, mas em alguns pontos o modelo surpreende. O porta-malas, por exemplo, leva 290 litros – é ligeiramente maior que o do VW Só que o Kwid é estreito na cabine. Quatro adultos viajam com conforto, mas uma terceira pessoa atrás

pode apertar. Dos carros aqui comparados, o Kwid é o único com menos de 1,60 m de largura (são 1,47 m)

O Renault, porém, acabou vencedor por driblar suas limitações com bons números. Embora o motor 1.0 SSc de três cilindros seja o menos potente, com apenas 70 cv com etanol, os resultados dos testes foram contundentes. O Kwid superou os rivais em todas as avaliações de aceleração e retomada. De quebra, o subcompacto mandou bem no consumo, tendo registrado a melhor média urbana. Tudo bem que o motor é o mais vibrante e barulhento da turma, junto com o do Chery QQ.

Dentro da cabine o Kwid também vai encher os olhos dos que buscam um popular honesto. As peças são bem arrematadas e a montagem não decepciona, mesmo sendo menos elaborada que a vista no Fiat Mobi e VW up!, por exemplo. O volante de aro reduzido dá um charme e o rodar leve faz o 1.0 render – são 11,1 kg/cv, melhor relação peso/potência. Para não ficar nos elogios, o câmbio poderia ser menos ruidoso, e os bancos maiores, para apoiar melhor as pernas. Mas... é um popular com preço de popular.

1ª

2ª

3ª

RENAULT
Kwid ZenVOLKSWAGEN
Take up!CHEVROLET
Onix Joy

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO	R\$ 34.990	R\$ 37.990	R\$ 41.990
PACOTE DE PEÇAS*	R\$ 3.861	R\$ 3.332	R\$ 4.111
REVISÕES ATÉ 60 MIL KM	R\$ 1.047	R\$ 2.986	R\$ 3.036
SEGURO**	R\$ 1.583	R\$ 2.987	R\$ 2.845
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO	9,10% (estimado)	9,40%	8,80%
GARANTIA	3 anos	3 anos	3 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	N/D	1,16% a.m.	1,29% a.m.
VALOR DA PARCELA***	N/D	R\$ 691,31	R\$ 706,74
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****	10,7/13,5 km/l	10,6/15,7 km/l	9,3/11,6 km/l



TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h [s]	12,2	14,4	13,8
0-400 m [s]	18,2	19,1	19,0
0-1.000 m [s]	34,2	35,8	35,2
Velocidade a 1.000 m (km/h)	145,3	141,9	147,9
Veloc. real a 100 km/h	100	95	95



A aceleração do Kwid é ótima, e despiça de motor simplificado

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h [3ª marcha]	7,6	9,0	8,2
60-100 km/h [4ª marcha]	11,8	14,0	12,6
80-120 km/h [5ª marcha]	18,7	25,7	21,6

FRENAGEM (ABS)

100-0 km/h [m]	42,4	44,4	42,2
80-0 km/h [m]	26,6	25,8	26,8
60-0 km/h [m]	14,8	14,1	15,0



DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 16V, comando duplo, injeção direta, flex	Dianteiro, transversal, 3 cil em linha, 1 0, 12V, comando duplo, injeção multiponto, flex	Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1 0, 8V, comando simples, injeção multiponto, flex
CILINDRADA	999 cm³	999 cm³	999 cm³
POTÊNCIA	70/66 cv a 5.500 rpm	82/75 cv a 6.250 rpm	80/78 cv a 6.400 rpm
TORQUE	9,8/9,4 kgfm a 4.250 rpm	10,4/9,7 kgfm a 3.000 rpm	9,8/9,5 kgfm a 5.200 rpm
CÂMBIO	Manual de cinco marchas, tração dianteira	Manual de cinco marchas, tração dianteira	Manual de seis marchas, tração dianteira
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Indep McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)
FREIOS	Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)	Discos ventilados (diant.) e tambores (tras.)
PNEUS	165/70 R14	175/70 R14	185/70 R14
COMPRIMENTO	3,68 m	3,69 m	3,93 m
LARGURA	1,57 m	1,64 m	1,70 m
ALTURA	1,47 m	1,50 m	1,47 m
ENTRE-EIXOS	2,42 m	2,42 m	2,52 m
TANQUE	38 litros	50 litros	54 litros
PESO	779 kg	922 kg	1 011 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	290 litros	280 litros	289 litros

4^oFIAT
Mobi Like5^oCHERY
QQ ACT

R\$ 39.780	R\$ 31.490
R\$ 4.048	R\$ 3.988
R\$ 3.448	R\$ 2.572
R\$ 2.952	R\$ 2.917
9,90%	15,10%
3 anos	3 anos
0,99% a.m.	0,99% a.m.
R\$ 613,24	R\$ 522,06
9,1/12,5 km/l	8,4/10,3 km/l

16,6	14,8
22,4	19,3
37,5	36,3
137,7	140,2
96	100
9,7	8,9
15,8	13,9
24,6	22,8
42,9	43,7
27,9	27,0
15,9	15,4

O motor antigo prejudica a Mobi nas acelerações e retomadas



Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 1.0, 8V, comando simples, injeção multiponto, flex	Dianteiro, transversal, 3 cil. em linha, 1.0, 12V, comando duplo, injeção multiponto, flex
999 cm ³	998 cm ³
75/73 cv a 6.250 rpm	75/74 cv a 6.000 rpm
9,9/9,5 kgfm a 3.850 rpm	9,9/9,5 kgfm a 4.500 rpm
Manual de cinco marchas, tração dianteira	Manual de cinco marchas, tração dianteira
Hidráulica	Hidráulica
Indep. McPherson (diant.) e eixo de torção (tras.)	Indep. McPherson (diant.) e eixo rígido (tras.)
Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)	Discos sólidos (diant.) e tambores (tras.)
175/65 R14	175/65 R14
3,56 m	3,55 m
1,63 m	1,62 m
1,50 m	1,52 m
2,30 m	2,34 m
47 litros	35 litros
946 kg	940 kg
215 litros	160 litros

*Retrator direito fora de uso para-choque dianteiro lanterna traseira direita filtro de ar (elemento) filtro de óleo do motor e filtro de combustível ve.
 **Seguro: as cotizações foram feitas pela Soudo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos casado morador da zona sul de São Paulo sem bônus
 *** 50% de entrada e saída em 36 vezes **** Aferição feita com etanol



NOTAS

CONFORTO

Acabamento	7,5	7,5	7,5	7,5	6,5
Espaço interno	7,5	7,5	8	7	7
Porta malas	7,5	7,5	7,5	6	5,5
Ergonomia	7	7	7	7,5	7
Equipamentos de série	7,5	6,5	7	7,5	8,5
Equip. de segurança	8	7,5	7,5	7	7
Subtotal	45	43,5	44,5	42,5	41,5

DINÂMICA

Motor	8	8	7,5	6,5	7
Frenagem	7	7,5	7	6,5	6,5
Suspensão	7,5	7,5	7,5	7,5	7
Desempenho	7,5	7	7	6,5	7
Consumo	8	8,5	7,5	7,5	6,5
Câmbio	7	7,5	7,5	7	6,5
Sensação ao volante	7	7,5	7,5	7	6,5
Subtotal	52	53,5	51,5	48,5	47

MERCADO

Preço	8,5	7,5	7	7	9
Desvalorização	8	7	8	7,5	6
Garantia	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Seguro	8	7	7	7,5	6
Revisões	8	7	7	6,5	7,5
Preço das peças	7,5	8	7	7	7
Atualidade	8	7,5	7	7,5	7,5
Subtotal	55,5	51,5	50,5	50,5	50,5

TOTAL

152,5	140,5	146,5	141,5	139
-------	-------	-------	-------	-----

RENAULT
Kwid Zen

Neste confronto de populares, o subcompacto da Renault se sobressaiu frente aos rivais por apresentar ótimos números nos testes e oferecer o melhor pacote pelo preço da etiqueta. Foi uma disputa apertada em que pesou sua ótima relação custo-benefício – a versão intermediária (Zen) é cerca de R\$ 5 mil mais barata que Chevrolet Onix Joy e VW up!, considerando o valor encontrado nas lojas. Isso não quer dizer, porém, que o Kwid seja a escolha perfeita. O "SUV dos compactos" ainda precisa mostrar que evoluiu em segurança nos crash tests do Latin NCAP, para apagar de vez a má impressão deixada pelo similar indiano.





Corrida até as nuvens

COLOCAMOS À PROVA A NOVA GERAÇÃO DO CONVERSÍVEL EM MEIO AOS ALPES EUROPEUS, UM TERRITÓRIO ONDE OS APAIXONADOS POR CARROS E MOTOS SE ENCONTRAM

Quando a Audi chamou **Autoesporte** para um tour de três dias com o Audi R8 Spyder pelos Alpes em uma viagem entre Alemanha e Itália, logo pensei: não poderia ter um lugar que simbolize melhor essa mistura cultural. Em sua segunda geração, o supercarro conjuga toda a confiabilidade e aura tecnológica alemã da Audi, com direito a estrutura de alumínio e tração quattro, ao pecaminoso V10 Lamborghini. Nada como ser dona da marca italiana, não é, Audi?

Mais prática que nos Lamborghinis, a entrada exige apenas um agachamento e encontrar a posição é moleza mesmo com ajustes manuais. A impressão germânica se dilui ao dar a partida no botão vermelho do volante achatado. É como pisar no rabo de um dragão adormecido. O V10 desperta atrás dos seus ouvidos com efeito surround. Aspirado, o 5.2 respira e ronca livremente, e gosta de altas rotações: os 540 cv vem aos 7.800 rpm. Um botãozinho libera o escapamento e completa a pirotecnia com estalos a cada passagem.

Diferentemente do cupê, onde fica à mostra, o dez cilindros trabalha encoberto pelo compartimento da capota no Spyder. A cobertura pode ser acionada a até 50 km/h, um processo de 20 segundos. Um defletor de acrílico atrás dos ocupantes diminui o turbilhonamento. Longe dos grandes centros e com a capota de excelente isolamento no lugar, conseguimos tocar nos 287 km/h, ainda longe dos 318 km/h de velocidade máxima. O R8 é diferente dos Audi convencionais até por ignorar o limitador eletrônico. A sua fabricação é artesanal, sem tantos robôs quanto o esperado. Você encontra plástico apenas ao tatear o console. O volante traz os ajustes dinâmicos, incluindo o Drive Select. O quadro digital de 12,3 polegadas tem várias opções, nenhuma melhor do que o conta-giros em zoom.

As estradas até os Alpes da Bavária e o lago Tegernsee são estreitas e disputadas com ciclistas. Ao contrário da temporada de esqui no inverno, o verão é coalhado de turistas fazendo trekking, escaladas ou ciclismo.

JULIO CABRAL
(jcabral@edg.ubo.com.br)

👍 O nível de performance e sonoridade é digno dos supercarros italianos, tal como a emoção ao guiar, mas por um preço bem menor

👎 A praticidade no dia a dia está ainda aquém da oferecida por rivais como o Porsche 911 Turbo S



PORTA-MALAS É PARA
*uma bolsa e os radiadores
podem aquecer o espaço*



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Central traseira, longitudinal,
10 cil. em V, 5.2, 40 válvulas,
comando duplo, injeção
direta de gasolina

POTÊNCIA

540 cv a 7.800 rpm

TORQUE

55,0 kgfm a 6.500 rpm

CÂMBIO

Automático de 7 marchas e
dupla embreagem, tração
integral

DIREÇÃO

Eletromecânica

SUSPENSÃO

Independ. duplos braços
sobrepostos

FREIOS

Discos ventilados de
carbono cerâmico

PNEUS

245/30 R20 (dianteiro)
305/30 R20 (traseiro)

DIMENSÕES

Compr. 4,44 m
Largura 1,94 m
Altura 1,24 m
Entre-eixos 2,65 m

TANQUE

80 litros

PORTA-MALAS

112 litros (fabricante)

PESO

1.795 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

12,3 pol. integrada ao painel

Nenhum grupo era tão barulhento quanto os apaixonados por automóveis. A bordo de esportivinhos das antigas, como o Fiat 850 Coupé, novos como o Mini JCW, ou motos, todos faziam miséria nas curvinhas. Era só passar por alguns motociclistas para eles tirarem a mão do guidão e girarem o indicador. Eles queriam ouvir quanto o V10 grita: bastava reduzir e levá-lo ao limite de 8.500 rpm para receber um polegar erguido em resposta. Ainda mais ao usar encostas e túneis para amplificar o ronco acima dos 4.000 rpm.

Capaz de chegar aos 100 km/h em 3,6 segundos, o R8 dispara em espaços mínimos. Mal dá para crer, ainda mais ao lembrar que para o Brasil virá apenas o Plus, de 610 cv, que faz o mesmo em 3,3 s. As subidas até as passagens de Jaufen e Timmelsjach a mais de 2 mil metros não abateram o fôlego mesmo sem turbo. Os 55 kgfm vêm a 6.500 rpm, mas há tanto torque em baixa que a caixa de dupla embreagem e sete marchas é capaz de engatar a sexta a 50 km/h. A direção eletromecânica tem pou-

co mais de duas voltas para não se perder nas estradinhas sem guardrail, enquanto os enormes freios a disco de carbono e cerâmica foram perfeitos para tocar nas nuvens e descer sem fumar, como fizemos.

Tudo nele constrói autoconfiança. Quase 80% da estrutura é de alumínio, porém, o chassi (o túnel central e a parte junto ao V10) é feito com fibra de carbono, o que garantiu rigidez torsional 50% maior. A tração quattro manda até 100% da força para cada eixo e ga-



rante aderência extrema junto com pneus Pirelli PZero 245/30 à frente e 305/30 atrás. Sem os controles, o centro de gravidade baixo e a suspensão duplo A deixam as reações próximas dos primos de Sant'Agata de Bolognese. Por bem menos que um Huracán LP 610-4 Spyder de R\$ 3,3 milhões. O R8 Spyder Plus chegará no início de 2018 por um valor próximo de R\$ 1,2 milhão. **A**





Fit com um quê de CR-V

COM MESMO MOTOR, NOVIDADES PONTUAIS DEIXARAM O VISUAL DO COMPACTO MAIS PARECIDO COM O DO CR-V, MAS ALGUNS EQUIPAMENTOS FAZEM FALTA PELO PREÇO

As mudanças que credenciaram o Honda Fit à linha 2018 deram uma certa renovada ao carro, mas não têm o objetivo de resolver seus pontos negativos. E não resolveram. As cinco versões variam de R\$ 58.700 a R\$ 80.900 e só a primeira é equipada com câmbio manual de cinco marchas. As outras têm um automático CVT que simula sete marchas. Já o motor segue o mesmo 1.5 aspirado de 116 cv e 15,3 kgfm.

Curiosamente, as mudanças no visual aproximam o Fit do CR-V, apesar de a Honda ter recentemente lançado o WR-V – modelo derivado do monovolume que é a aposta da empresa para ocupar sua lacuna no segmento de SUVs compactos. A semelhança com o modelo maior ficou por conta da nova grade, em forma de asa e com friso cromado, e dos novos para-choques. O aspecto geral agrada e aumentou a sensação de robustez.

As luzes diurnas de led deixaram o visual mais moderno, mas são restritas às duas versões mais caras. Nas outras, o DRL fica ao lado

dos faróis de neblina. As luzes de led são de série apenas na traseira.

Finalmente, o Fit ganhou controles de tração e estabilidade, que aumentam a segurança do carro e são de série até em concorrentes mais populares. Por dentro, as principais novidades se concentram nas versões EX e EXL, que cobram mais de R\$ 75 mil. Há mais dois airbags laterais, aletas e ar digital com comandos sensíveis ao toque. Em nossos testes, percebemos que o uso das aletas é restrito ao modo Sport, que não torna o Fit um carro efetivamente esportivo. Nem mesmo as trocas manuais colocam pimenta nas acelerações e reduções, o que deve torná-las dispensáveis no dia a dia. O ar sensível ao toque, porém, traz refinamento à cabine.

Já o Fit EXL tem como diferenciais bancos de couro, retrovisores eletricamente rebatíveis, DRL de led nos faróis e uma nova tela multimídia. Com sete polegadas, é sensível ao toque e tem GPS, Android Auto e Apple CarPlay.

GUILHERME B. MUNIZ
(gmuniz@edglobo.com.br)

+ Versatilidade de sistema de rebatimento dos bancos traseiros e a chegada dos controles de tração e estabilidade.

- Tela multimídia ainda é pouco intuitiva e faltam itens como sensores de ré, crepuscular e de chuva.



ERA ASSIM, FIQUE ASSIM

Além do friso cromado, a grade ficou mais marcante. Já as luzes diurnas de led nos faróis dão ar refinado, mas são exclusivas da versão mais cara. Nas outras, fica junto do farol de neblina. Na traseira, para-choque deixou visual mais robusto, enquanto a parte superior das lanternas ganhou leds.



VERSÕES

DX manual – R\$ 58.700

Controle de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa, ar-condicionado manual, ajuste de altura do banco do motorista, rádio com dois alto-falantes, vidros elétricos com acionamento automático apenas do vidro do motorista e rodas de liga leve de 15 polegadas. A transmissão é sempre manual de cinco velocidades

Personal – R\$ 68.700

Adiciona repetidores de seta nos retrovisores e sistema de rebatimento dos bancos.

LX CVT – R\$ 70.100

Adiciona faróis de neblina e controles de áudio no volante. As rodas também são de liga leve de 15 polegadas, porém contam com desenho específico da versão.

EX CVT – R\$ 75.600

Adiciona dois airbags laterais, ar-condicionado digital e sensível ao toque, aletas atrás do volante que simulam sete marchas, luzes diurnas de led, câmera de ré com três tipos de visão, apoio de braço dianteiro com revestimento e porta-objetos, acionamento automático de todos os vidros, marcador de temperatura externa no computador de bordo. As rodas de liga leve têm 16 polegadas e são pintadas em nova cor

EXL CVT – R\$ 80.900

Adiciona nova tela multimídia sensível ao toque de sete polegadas com GPS, Android Auto e Apple CarPlay. Há, ainda, faróis de led, retrovisores externos eletricamente rebatíveis, bancos de couro, airbags de cortina e tweeters no sistema de som.



As funções são boas, mas o visual das telas segue simples demais. O Fit tem conectividade multimídia aquém dos principais rivais na mesma faixa de preço ou mais baratos. Também fazem falta os sensores de ré, crepuscular e de chuva, bem como ajuste de altura do banco do passageiro.

Já os pontos positivos seguem intactos. O principal é a versatilidade do sistema de rebatimento dos bancos (inexplicavelmente indisponível no Fit básico).

O motor é suficiente para o peso do carro e o motorista não sente falta de potência. Mas seu barulho invade a cabine mesmo em rotações baixas. O CVT é bastante competente e garante conforto aos passageiros pela suavidade mesmo quando uma redução é necessária.

O carro tem boas médias de consumo de combustível. As suspensões são macias e priorizam o conforto dos passageiros, que têm ótimo espaço atrás. Mas o motorista deve reduzir a velocidade em trechos muito irregulares pois o eixo de torção faz os passageiros da segunda fileira pular em buracos. É uma característica que vem desde a primeira geração do carro. **A**

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **10,9 s**
0 - 400 m **17,9 s**
0 - 1.000 m **32,2 s**
Vel. a 1.000 m **165,2 km/h**
Vel. real a 100 km/h **96 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h (Drive) **5,6 s**
60-100 km/h (D) **6,4 s**
80-120 km/h (D) **7,7 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h **40,4 m**
80 - 0 km/h **32,1 m**
60 - 0 km/h **15,1 m**

CONSUMO

Urbano **9,6 km/l**
Rodoviário **12,8 km/l**
Média **11,2 km/l**
Aut. em estrada **576 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteira, transversal, 4 cil em linha, 16V comando simples, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA

116/115 cv a 6.000 rpm

TORQUE

15,3/15,2 kgfm a 4.800 rpm

CÂMBIO

Automático do tipo CVT, 7 marchas virtuais, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

FREIOS

Discos ventilados (dianteira) e tambores (traseira)

PNEUS

185/55 R16

DIMENSÕES

Compr. **4,09 m**
Largura **1,69 m**
Altura **1,53 m**
Entre-eixos **2,53 m**

TANQUE

45 litros

PORTA-MALAS

363 litros (fabricante)

PESO

1.104 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

7 pol., sensível ao toque

GARANTIA

3 anos

CESTA DE PEÇAS**

N/D

SEGURO***

R\$ 3.154

REVISÕES

10 mil km **R\$ 258,83**
20 mil km **R\$ 395,12**
30 mil km **R\$ 477,83**

* Preço sugerido ** Retrovisores de direção, farol de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível
*** Seguro: as cotizações foram feitas pelo Sarcos Seguros (11 2506 8242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus



JEEP

Compass Limited 2.0 Diesel 4x4/R\$ 159.640*

JEEP CRIA NOVAS VERSÕES PARA O SUV QUERIDINHO DO MERCADO. O OBJETIVO? TERMINAR 2017 NA LIDERANÇA DO SEGMENTO

Para tentar terminar 2017 como o utilitário mais vendido do Brasil e aumentar a diferença entre o rival Honda HR-V, a Jeep decidiu dar mais opções para quem deseja comprar um Compass. A montadora lançou duas versões: 2.0 flex 4x4 Sport (R\$ 117.990) e 2.0 turbodiesel Limited (R\$ 159.640) de 170 cv, 35,7 kgfm e câmbio automático de nove velocidades — a configuração que testamos.

A fórmula do sucesso é simples: foco em conforto e acabamento. O SUV trata bem os seus ocupantes: no painel, o utilitário aplica detalhes em preto brilhante ao redor da tela de 8,4 polegadas, da manopla e das saídas de ar. Há plásticos emborrachados e revestimentos de couro nas portas. As maçanetas têm cromado fosco e todos os comandos ficam bem posicionados. A central multimídia é intuitiva: parear o celular não é complicado. A tela e a câmera de ré possuem boa resolução. O porta-

luvas não despenca assim que o compartimento é aberto. Mas vale ficar de olho na tampa do porta-malas, que é pesada.

Quando o assunto é espaço, sobra área livre para as pernas dos passageiros do banco de trás. Esqueça o porta-malas pequeno do Renegade, o SUV maior tem 410 litros. O túnel central não é dos mais altos, apesar do cardã do sistema 4x4.

Na direção, o Compass continua a colocar conforto em primeiro lugar. Ajustável em altura e profundidade, o volante tem boa pegada e a direção é leve na medida certa. A suspensão também é bastante eficaz. No dia a dia, o conjunto mecânico é suficiente e vai agradar ao motorista mais conservador. O motor não sobra, o que faz com que o SUV não seja tão ágil em baixas rotações. Uma solução seria a função "sport", inexistente no SUV.

Além de agradar no asfalto, o Compass faz bonito no fora de estrada. Agora, só vá de diesel se você fizer questão da capacidade off-road ou da autonomia. A versão Limited flex sai por R\$ 131.990, uma diferença de bons R\$ 27.650. **A**

👍
Vem bem equipado e possui bom espaço interno

👎
É muito pesado, o que dificulta o desempenho. Cesta de peças é cara



Central multimídia ganha compatibilidade com Android Auto e Apple Car Play



MICHELLE FERREIRA
(mfaugusta@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **12,2 s**
0 - 400 m **18,1 s**
0 - 1.000 m **32,9 s**
Vel a 1.000 m **162,8 km/h**
Vel real a 100 km/h **93 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h (Dr ve) **4,3 s**
60-100 km/h (D) **5,5 s**
80-120 km/h (D) **6,9 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h **45,6 m**
80 - 0 km/h **27,7 m**
60 - 0 km/h **15,6 m**

CONSUMO

Urbano **9,8 km/l**
Rodoviário **15,5 km/l**
Média **12,6 km/l**
Aut em estrada **930 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversa,
4 cil em linha, 2.0, 16V,
turbocompressor, diesel
injeção direta

POTÊNCIA

170 cv a 3 750 rpm

TORQUE

35,7 kgfm a 1 750 rpm

CÂMBIO

Automático de nove
marchas, tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep McPherson

FREIOS

Discos ventilados (d'ant) e
discos sólidos (tras)

PNEUS

255/55 R 18

DIMENSÕES

Compr **4,41 m**
Largura **1,81 m**
Altura **1,64 m**
Entre-eixos **2,63 m**

TANQUE

60 litros

PORTA-MALAS

410 litros (fabricante)

PESO

1 700 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8,4 pol., sensível ao toque

GARANTIA

3 anos

CESTA DE PEÇAS**

R\$ 26 482,67

SEGURO***

R\$ 4 045

REVISÕES

20 mil km **R\$ 876**
40 mil km **R\$ 1.354**
60 mil km **R\$ 1.670**



MINI

Countryman John Cooper Works/R\$ 220.000*

VERSÃO ESPORTIVA DO CROSSOVER EMOCIONA PELA MECÂNICA E PELO AJUSTE DINÂMICO, MAS COBRARÁ UMA BOA DIFERENÇA POR ISSO

A fama de John Cooper continua viva na linha JCW, que traz o seu nome e acaba de receber seu último membro, o Countryman John Cooper Works. O crossover tem motor 2.0 turbo preparado para render 231 cv e 35,6 kgfm de torque, contra 192 cv e 28,6 kgfm do Countryman Cooper S. E cobrará cerca de R\$ 220 mil por isso, contra R\$ 193.950 do modelo mais comportado. A importação começará em outubro e o preço oficial ainda será anunciado.

Graças ao reforço, o Countryman JCW vai de zero a 100 km/h em anunciados 6,5 segundos, 0,7 s a menos, e chega aos 234 km/h. Por fora, o JCW é diferenciado pela grade tipo colmeia e pelo para-choque com entradas de ar nas extremidades. Ao entrar, o nível de acabamento mais refinado salta aos olhos. Bancos envoltivos revestidos por camurça têm abas laterais pronunciadas. Emblemas por toda a parte lembram a você o nome da versão.

O primeiro contato foi restrito ao circuito de Interlagos. Tal como a chuva que encharcou o asfalto, a tração All4 4x4 de série caiu dos céus naquele momento. Ela permitiu pisar sem medo já na saída dos boxes. A aderência no asfalto é a principal qualidade do sistema, e acreditamos que ninguém vai se aventurar na terra em uma versão colada no solo e com sensíveis pneus Pirelli PZero 225/45 R19.

Está certo que o Countryman JCW não tem a agilidade do Mini hatch em inserções de curva, mas é muito bem afinado para um crossover. A direção elétrica aponta facilmente e a traseira acompanha caninamente o que faz a frente. As saídas e retomadas são apressadas pelo trabalho ligeiro da caixa automática de oito marchas. As frenagens curtíssimas lembram que o sistema de discos ventilados nas quatro rodas é assinado pela Brembo.

Para justificar o preço diante de concorrentes refinados, o JCW traz as duas zonas, head-up display, teto panorâmico, som Harman Kardon, mas fica devendo prosaicos ajustes elétricos do banco. A



O ajuste dinâmico e a performance fazem justiça ao nome de John Cooper



A diferença de preço em relação ao Cooper S transforma o JCW em um carro só para entusiastas



JULIO CABRAL
(jcabral@edg.ubo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 2.0, 16V, comando duplo, turbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA

231 cv entre 5 000 e 6 200 rpm

TORQUE

35,6 kgfm entre 1.450 e 4.500 rpm

CÂMBIO

Automático de oito marchas, tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e multi-link (traseira)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

225/45 R19

DIMENSÕES

Compr. 4,29 m
Largura 1,82 m
Altura 1,55 m
Entre-eixos 2,67 m

TANQUE

51 litros

PORTA-MALAS

450 litros (fabricante)

PESO

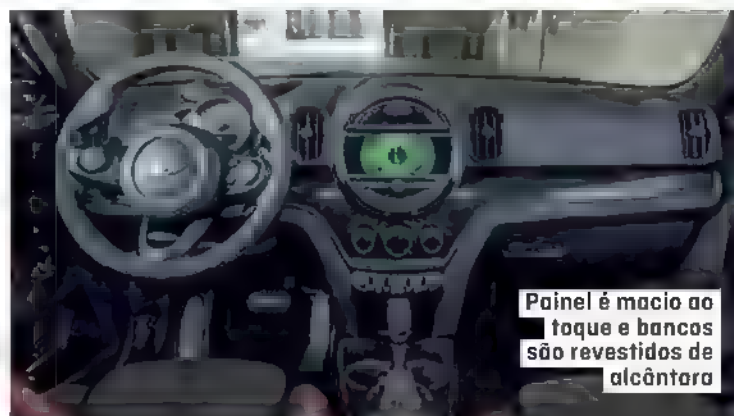
1 555 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

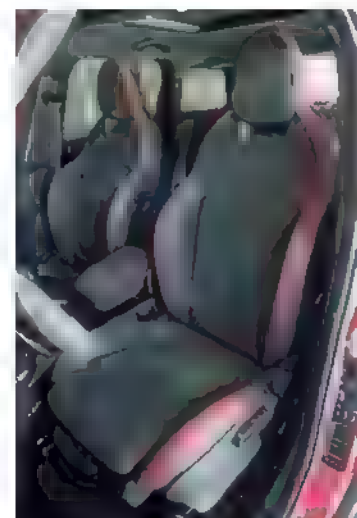
8 pol., é sensível ao toque

GARANTIA

2 anos



Painel é macio ao toque e bancos são revestidos de alcântara





Um SUV que quer ser esportivo

TERCEIRA GERAÇÃO DO PORSCHE CAYENNE
GANHA RECURSOS INÉDITOS E CABINE
TECNOLÓGICA PARA MANTER SUPREMACIA

Os céticos podem até achar que SUV é modinha, que não é possível um veículo alto e encorpado entregar desempenho e tocada de carro esportivo. Mas a Porsche quer provar o contrário com a terceira geração do Cayenne, revelada no Salão de Frankfurt. A nova linhagem do utilitário estreia no segundo semestre de 2018 no Brasil para (novamente) quebrar padrões no luxo. Apesar de o visual dianteiro sugerir que se trata de uma plástica, o modelo alemão é totalmente novo, e apresenta evoluções significativas.

Pela primeira vez, o Cayenne terá rodas traseiras que esterçam. Elas seguem o sentido das dianteiras nas curvas e giram no sentido contrário em baixas velocidades, uma maneira de diminuir o raio de giro. Mas não é só. O novo Cayenne passa a usar a plataforma MLB, do grupo Volkswagen, que combina aços de ultra-alta resistência e alumínio. A arquitetura – já utilizada pelo novo Audi Q7 e que também dará origem à nova geração do Volkswagen Touareg – é ainda mais rígida que a atual e reduziu

o peso do SUV alemão em 65 kg, mesmo com a adição de vários equipamentos inéditos.

Em termos visuais, o novo Cayenne não revoluciona a dianteira, mas a traseira é totalmente nova. O desenho traz lanternas tridimensionais de leds estreitas e interligadas, que lembram o conjunto ótico do cupê Panamera e atravessam a tampa. Para realçar o perfil mais esportivo, a Porsche reduziu a altura em alguns milímetros, deixando a silhueta do Cayenne mais bela e harmoniosa. A mudança pode ser vista sobretudo na coluna traseira, que agora apresenta curvatura levemente mais acentuada.

Por dentro, o SUV novamente repete o estilo da linha Porsche, mas ganhou painel mais tecnológico e minimalista, com menos botões. O destaque é a enorme tela central full HD de 12,3 polegadas. O visor maior forçou o deslocamento dos difusores centrais, antes verticais e agora dispostos sob a tela, na horizontal. Com a novidade, o Cayen-

 **DIOGO DE OLIVEIRA**
(daolive.ra@edglobo.com.br)

 **A nova arquitetura mais leve e as rodas traseiras direcionais devem ter feito maravilhas ao equilíbrio dinâmico do enorme utilitário esportivo**

 **A porção dianteira não deixa tão claro que se trata de uma geração inteiramente nova**





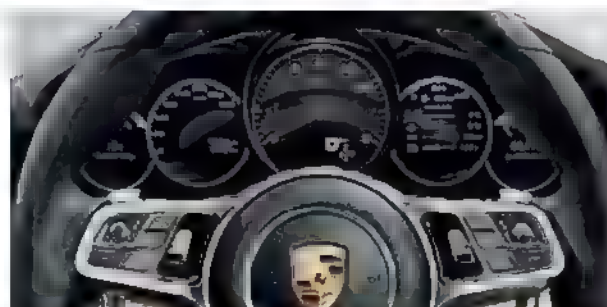
Painel manteve o console elevado do primeiro Cayenne, mas agora há menos botões para descomplicar e uma enorme central LCD de 12,3 polegadas

ne também terá maior conectividade e recursos inéditos, como câmera 360°, que está se tornando item obrigatório na categoria. Há ainda GPS com generosos mapas em 3D, além de comando de voz e aplicativos para integração com smartphones.

Embora seja um carro para ser dirigido, há uma série de recursos eletrônicos de segurança ativa e de condução semiautônoma para manter o SUV sempre nas mãos do condutor. Entre os destaques estão a suspensão pneumática ativa com tecnologia inédita de três câmaras de ar, que permite ajustar a altura do conjunto, a visão noturna e o assistente de manutenção de faixa.

O painel de instrumentos mantém a tradição e traz o conta-giros centralizado, mas os mostradores que o envolvem são projetados em duas telas redondas de 7 polegadas. Entre os bancos, o console tem botões físicos e superfícies sensíveis ao toque de aparência similar à das telas de vidro de celulares mais modernos. Para além das tecnologias, o interior do novo Cayenne preserva o ótimo espaço para cinco adultos, mas o aumento de 6,3 cm no comprimento da carroceria (com 4,91 metros no total) ampliou em 100 litros o porta-malas, que salta a 770 litros de capacidade.

Falando de números, o novo Cayenne terá duas opções de motor seis cilindros no Brasil, sempre com tração integral ativa. O mais comportado é um 3.0 turbo de 345 cv e 45,8 kgfm de torque, associado ao novo câmbio automático Tiptronic S, de oito marchas e capaz de arrancar até os 100 km/h em 5,9 s com o pacote Sport Chrono Package (que inclui ajuste dinâmico e controle de largada) e chega à máxima de 245 km/h. Acima dele vem o 2.9 V6 turbo de 446 cv e 56 kgfm de torque. Este baixa a tomada de zero a 100 km/h para 4,9 s e chega aos 265 km/h. Bem rápido, mas o topo de linha continuará a ser o Turbo, cujo V8 4.0 biturbo de 550 cv tem a capacidade de fazer o mesmo em 3,9 s e levá-lo aos 286 km/h. Prova de que ele anda na frente de muito esportivo baixinho. **A**



Off-road à moda antiga

INGLESA ADOTA ESTILO AVENTUREIRO DOS ANOS 1970, MAS TEM ELETRÔNICA DE SOBRA E DESEMPENHO NA MEDIDA PARA AGRADAR A QUEM QUER UMA MOTO VERSÁTIL



Seria bastante passional classificar a Triumph Street Scrambler 900 como a melhor opção da família Bonneville. Lançada recentemente, a nova moto de uso misto pode ser considerada a escolha mais racional entre versões da marca britânica.

Principalmente se for levado em conta o conforto que entrega diante de tanto piso maltratado. E também o seu design vintage, com direito a “gordos” pneus e suspensões mais robustas. Pontual como um inglês em detalhes e ciclística, essa “Bonnie” se mostrou precisa e prazerosa de guiar. Tanto no uso diário como em estradas – com ou sem asfalto.

Por R\$ 41.990, a Scrambler é uma evolução do modelo de 865 cm³ refrigerado a ar feito entre 2006 e 2010. Muda praticamente tudo, com destaque para o novo motor “high torque” (alto torque). Agora com 900 cm³, ele recebeu refrigeração líquida, mas manteve a tradicional suavidade (e força) dos dois cilindros paralelos. Ele entrega 8,1 kgfm a baixas 2.850 rpm, com potência máxima de 55 cv a 6.000 rpm.

A embreagem a cabo revela inesperada maciez, enquanto a transmissão tem engates certos. É bem verdade que poderia haver uma sexta marcha, mas com as cinco existentes, se tem bastante agilidade. A 100 km/h, por exemplo, o motor está a 3.500 rpm. Tal relação ajuda em retomadas e não chega a causar desconforto (de vibração) em viagens.

A ciclística segue a receita ponderada da escola britânica: seu guidão largo é alto e rende uma posição de pilotagem relaxada, junto das pedaleiras adiantadas. Por sua vez, o assento é generoso em espuma e espaço para o piloto. Dista 79 cm do solo e é revestido com o chique alcântara, revestimento que imita camurça. No entanto, garupa, só se for “mirim” – no lugar, há a opção de usar assento individual acompanhado de um pequeno rack.

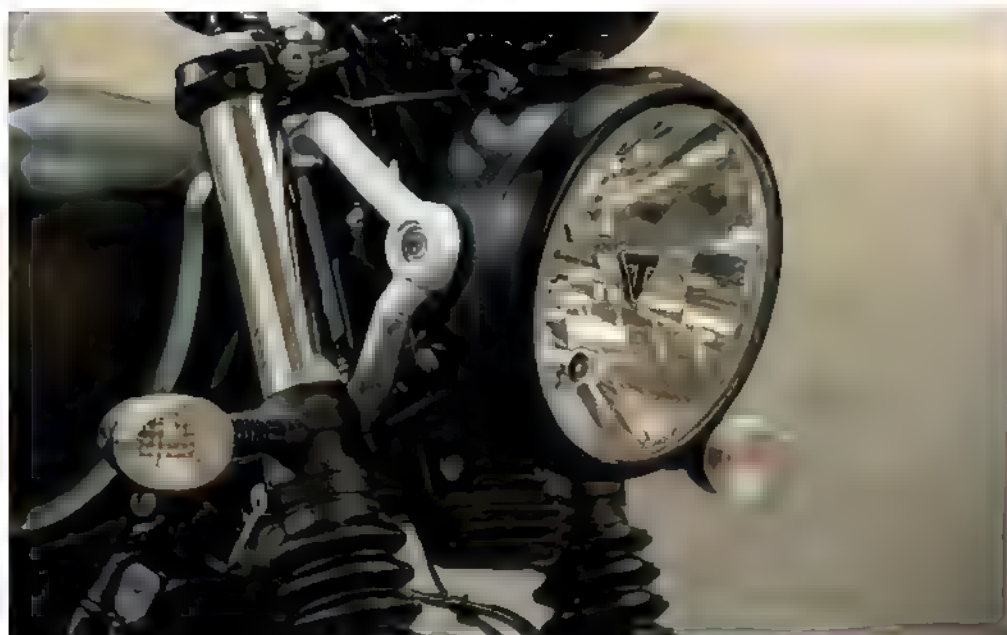
Na prática, mesmo em meio à buraqueira, a Scrambler não reclama e segue confortável. A suspensão tem 12 cm de curso e, em ambos os eixos, a calibragem está no ponto entre conforto e solidez – além da opção de ajustar

 **GUILHERME SILVEIRA**
(autoesporte@edg.abc.com.br)

 **O acabamento minimalista tem corpos de injeção que imitam carburadores, além do escape duplo de inox e a traseira de estilo clássico**

 **Tanque pequeno atrapalha em viagens e escapamento elevado incomoda pelo calor**





FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dois cilindros paralelos, refrigeração a líquido, 8 válvulas, comando único no cabeçote, injeção eletrônica de gasolina

TRANSMISSÃO

Cinco marchas, por corrente

CHASSI

Berço de aço tubular reforçado

SUSPENSÃO

Dianteira com garfo Kayaba (diâmetro de 41 mm), traseira com regulagem de pré-carga da mola, curso de 120 mm nos dois eixos

FREIOS

Discos Nissin, dianteiro de 310 mm, traseiro de 255 mm, pinças de dois pistões e sistema de ABS comutável

RODAS E PNEUS

Dianteira de 19" x 2,5" (pneu 100/90), traseira de 17" x 4,25" (pneu 150/70)
Peso (a seco) 206 kg

DIMENSÕES

Comprimento 2,17m, entre-eixos 1,44m, largura guidão 831 mm, altura do assento ao solo 792 mm

a pré-carga das molas traseiras. Roda dianteira maior (de 19") e pneus de uso misto contribuem para a "pisada" versátil dessa moto. Os freios a disco com ABS (que pode ser desligado no off-road), respondem à altura. O controle de tração também pode ser "adormecido".

Nas laterais do tanque, há apliques de borracha que ajudam a fixar as coxas ao pilotar na terra, tal como as borrachas das pedaleiras, que podem ser retiradas e deixam a parte metálica "serrilhada" para maior atrito com os calçados. Não é uma moto feita para uso fora de estrada radical, mas encara estradinhas ruins e o motorzão entrega bastante força.

Como em toda moto, há "pênaltis". O tanque é pequeno para viajar (12 litros, quatro a menos que a antecessora); e escapamento elevado somado ao assento baixo. Para quem tem pernas curtas, fica complicado aturar o calor na parte interna da perna direita ao esperar o semáforo abrir, por exemplo. A dica é descansar com a perna esquerda. Por outro lado, o ruído encorpado do escape compensa.

No segmento, a principal oponente da Triumph é a Scrambler da Ducati. A italiana ataca com motor de 800 cm³ refrigerado a ar e 75 cv, o que rende uma tocada mais radical – ao valor de R\$ 38.900 iniciais. São motos parecidas em design, mas de comportamentos quase que opostos. Questão de gosto. E, claro, de se decidir entre razão e emoção. **A**





BMW

X5 M/R\$ 650.000*

PREVISTO PARA CHEGAR ATÉ JANEIRO, MODELO SERÁ LANÇADO COM ALGUM ATRASO NO BRASIL, MAS EMOCIONA COMO POUCOS UTILITÁRIOS

Lançar um utilitário esportivo em Interlagos parece ser uma ideia tão boa quanto fazer um evento de motocross em uma loja de cristais, mas a BMW sabia bem o que estava fazendo. O X5 pode não ter nascido para isso, porém, a divisão M fez sua magia para prepará-lo para um trackday. Previsto para chegar entre dezembro e janeiro por preços em torno de R\$ 650 mil, o SUV é o irmão mais conservador do X6 M e tem o mesmo V8 4.4 biturbo de 575 cv e 76,5 kgfm.

Os números superlativos corrompem qualquer relação de peso/potência ou peso/torque, a despeito das 2,4 toneladas de peso vazio. Com a ajuda do controle de largada, o SUV vai de zero a 100 km/h em 4,2 segundos e conta com o pacote M Driver, capaz de remover o limitador eletrônico a 250 km/h e ampliar a velocidade máxima a 280 km/h. Valores que nem um M5 fazia há pouco tempo.

Claro que nas curvas ele aderna mais que os cupês e sedãs da M. Ainda assim, é impressionante ver o quanto o X5 M é neutro, algo explicado em parte pela tração integral e pelos pneus Michelin Pilot Super Sport UHP 285/35 e 325/30 aro 21. Digo em parte porque o X5 M tem um arsenal completo para tapear a física. Há barras estabilizadoras controladas eletricamente e suspensão ajustável em diferentes níveis de rigidez. Ao volante, você tem um head-up display completo, dotado de conta-giros de bom tamanho e shiftlight. Basta não perder os pontos de frenagem ou de trajetória para manter tudo sob controle.

Bancos inteiriços e volante podem ser ajustados eletricamente, mimos que se somam ao ar com quatro zonas, som Bang & Olufsen, câmera 360 graus, telas para entretenimento traseiro, e muito mais. O único defeito dele é justamente a lentidão. Não do carro, mas do tempo que ele levará para chegar. Lançado em 2015, o X5 M está próximo de ganhar uma nova geração na Europa, com sistemas de condução semiautônoma e ainda mais vigor. **A**

👍 O platô de torque quase se une ao de potência máxima, há força a qualquer momento que você crave o pé

👎 A demora ao chegar significa que o novo X5 já não estará tão distante

📧 JULIO CABRAL
(jcabral@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, 8 cil em V, 4,4 32V, comando duplo, biturbo, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA

575 cv entre 6 000 e 6 500 rpm

TORQUE

76,5 kgfm entre 2 200 e 5 000 rpm

CÂMBIO

Automático de 8 marchas, tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. braços duplos (dianteiro) e multi-link (traseiro)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

285/35 R21 (dianteiro)
325/30 R21 (traseiro)

DIMENSÕES

Compr. 4,88 m
Largura 1,98 m
Altura 1,71 m
Entre-eixos 2,93 m

TANQUE

85 litros

PORTA-MALAS

650 l (traseiro) (fabricante)

PESO

2 412 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

10,2 pol., é sensível ao toque

GARANTIA

2 anos



A tração é integral e a suspensão tem componentes e ajuste próprios da M



O interior tem teto de alcântara, mas não há sistemas de condução autônoma



PEUGEOT

2008 Griffe 1.6 automático/R\$ 85.190*

COM NOVO CÂMBIO DE SEIS MARCHAS, SUV COMPACTO FINALMENTE OFERECE DESEMPENHO DIGNO DE SEU CONFORTO E ACABAMENTO

Você, eu e a engenharia da Peugeot sabíamos que o 2008 não merecia o câmbio automático de quatro marchas que foi obrigado a usar. Era lento, ruidoso e limitador do potencial do versátil motor 1.6 que equipa o SUV. Mas você leu certo, eu escrevi com os verbos no passado. Ele deu lugar a um novo sistema de seis marchas (o mesmo recentemente adotado no 208), que é muito bem-vindo e coloca o modelo em condições de competir de maneira justa no mercado.

As trocas são suaves e mantém a prioridade ao conforto que o 2008 sempre teve. Em situações como subidas e reduções, o giro é muito bem gerenciado, sem elevar demais o ruído do motor ou dar qualquer tranco brusco. A sensação é de que, com mais espaço para trabalhar, as faixas de giro ficam mais bem distribuídas, embora raramente o câmbio avance além da quarta marcha em ambientes

urbanos. Na estrada é onde a configuração se sobressai: retomadas vêm sem sacrifício do bem-estar a bordo. É possível fazer trocas sequenciais pela alavanca, mas a ergonomia não favorece. Em pensar que o antigo câmbio tinha borboletas.

Na versão Griffe testada, o acabamento é acertado, com peças sensíveis ao toque, embora sem nada especialmente apurado. O volante de diâmetro pequeno dá esportividade sem tirar praticidade nas manobras. O 2008 é muito versátil e entrega bastante conforto em seu tamanho. O acesso ao porta-malas favorece carregamento e descarregamento rápidos, com assoalho próximo ao chão.

Porém, a mudança de câmbio não ajudou no consumo alto. Na cidade, registramos uma média de 6,6 km/l. E mesmo na estrada, onde a sexta marcha é mais usada, a aferição ficou em 9,3 km/l. Some isso ao preço alto para o segmento e o 2008 pode não ser uma opção vantajosa na ponta do lápis. Ele pode até ter melhorado, mas não quer dizer que a competição por quem quer um SUV ficou mais fácil. **A**

👍
Nova caixa automática de seis marchas tem trocas suaves sem ser vagarosa

👎
O consumo continua alto para a média do segmento

ALBERTO CATALDI
(acataldi@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **12,1 s**
0 - 400 m **18,3 s**
0 - 1.000 m **33,4 s**
Vel. a 1.000 m **157,3 km/h**
Vel. real a 100 km/h **97 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h (Drive) **5,4 s**
60-100 km/h (D) **6,9 s**
80-120 km/h (D) **8,2 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h **46,5 m**
80 - 0 km/h **29,2 m**
60 - 0 km/h **16,1 m**

CONSUMO

Urbano **6,6 km/l**
Rodoviário **9,3 km/l**
Média **7,9 km/l**
Aut. em estrada **437,2 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal,
4 cil. em linha, 16V
comando duplo, flex

POTÊNCIA

118/115 cv a 5.750 rpm

TORQUE

16,1 kgfm a 4.000 rpm

CÂMBIO

Automático sequencial de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e eixo de torção (traseira)

FREIOS

Discos ventilados (dianteira) e discos sólidos (traseira)

PNEUS

205/60 R16

DIMENSÕES

Compr. **4,15 m**
Largura **1,73 m**
Altura **1,58 m**
Entre-eixos **2,54 m**

TANQUE

55 litros

PORTA-MALAS

355/394 litros (AE/fabricante)

PESO

1.148 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

7 pol., sensível ao toque

GARANTIA

3 anos

SEGURO**

R\$ 3.720

REVISÕES

10 mil km **R\$ 464,00**
20 mil km **R\$ 734,00**
30 mil km **R\$ 464,00**





Chuerute com pimenta

COM O MESMO COMPROMISSO DINÂMICO DOS ANTECESSORES, NOVA GERAÇÃO DO SÉRIE 5 CONTINUA A SER UM DOS SEDÃS MAIS AFIADOS DO MERCADO, ENQUANTO EVOLUIU EM TECNOLOGIA E REFINAMENTO

Esse BMW das fotos ainda não é o M5, e sim um 540i com pacote M Sport. Mas o sedã executivo anda quase como se fosse o próprio. Por R\$ 399.950, ou R\$ 400 mil na tradução para o bom português, o sedã mais caro da família atualmente à venda no Brasil tem desempenho parelho aos M5 das gerações anteriores. Ele foi de zero a 100 km/h em apenas 5,1 segundos e só não vai bem além dos 250 km/h por conta do limitador.

O vigor impressiona ainda mais ao lembrar que o numeral 540 não indica o uso de um oito cilindros como antigamente. Agora, a BMW se vale de um motor com dois cilindros a menos. O downsizing está longe de ser um sacrilégio, pelo contrário, seis em linha e BMW combinam tanto quanto salsicha e mostarda.

Sobrealimentado, o 3.0 tem dois turbos e variação de fase no comando de válvulas. As tecnologias garantem respostas prontas a qualquer rotação. O platô de torque vai de 1.380 rpm a 5.200 rpm, quase emendado na rotação de potência máxima, entregue aos 5.500 rpm. A caixa automática de oito marchas também é rápida e vem associada ao sistema de tração integral, inédito no Série 5 vendido no Brasil. Para não desagradar os puristas, a maior parte da força vai sempre para a traseira, o que garante as escapadas de sempre. Com o Sport acionado, a transmissão ajuda o BMW a fazer todas as provas de retomadas em pouco mais de três segundos. Os enormes freios a disco ventilados são capazes de estancar o sedã vindo a 80 km/h em apenas 22,6 metros.

JULIO CABRAL
(jcabral@edglobo.com.br)

👍 O ajuste dinâmico e números de pista são capazes de dar inveja a muitos esportivos menores, enquanto o conforto é de limusine

👎 Algumas tecnologias como manobrar por meio da chave não estão disponíveis por conta de um problema com a Anatel

*Preço sugerido



Chave presencial tem design bem elegante



Espaço traseiro também tem ar digital bizona



A ergonomia é perfeita e boa parte das superfícies é revestida de couro



Grafismos do cluster ficam assim no modo Sport



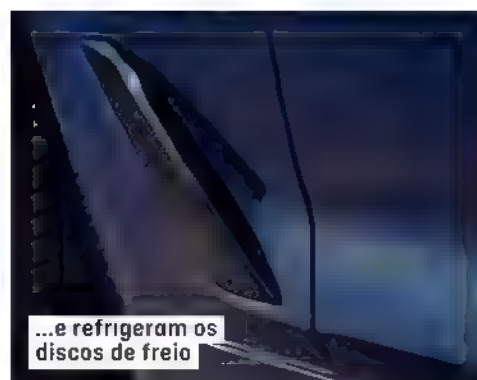
A enorme central de 13,3 polegadas é touchscreen



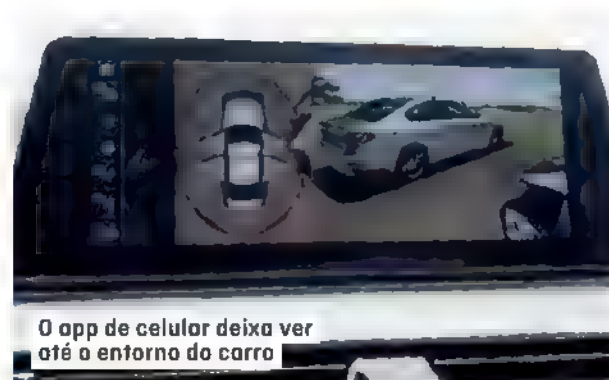
Botões sensíveis ao toque dominam os controles



Entrados de ar ajudam a domar o vento...



...e refrigeram os discos de freio



O app de celular deixa ver até o entorno do carro

Igualmente impressionante é o fato deste Série 5 ser quase do tamanho de um antigo Série 7. São 4,93 metros, 3,6 centímetros maior comparado ao antecessor, enquanto o entre-eixos chegou a 2,97 m. A despeito do diâmetro de giro de 12 m, estacioná-lo não é difícil graças aos sensores de estacionamento nas duas pontas, além da câmera 360 graus e o sistema Park Assist, capaz de fazer a baliza automaticamente. O assistente tem um porém: você precisa ficar com o botão pressionado para ver a mágica acontecer. Outro senão: em outros mercados o sedã pode ser manobrado longitudinalmente por meio da chave, um controle remoto capaz de levar o BMW para frente ou para trás e sair de vagas apertadas sem exigir que o motorista se esprema para entrar nele.





Audi MIB 2

Se você comprar um Audi feito a partir de 2015, terá o MIB de segunda geração, sigla de plataforma de entretenimento modular. A central multimídia vem de série em todas as versões dos Audi vendidos no Brasil. O processador é o Nvidia T30 quad-core (capaz de deixar o processamento mais rápido), que começou a ser produzido em 2014. A velocidade? 1 gigahertz. Veja os pontos negativos e positivos do sistema



- Wi-Fi permite até oito acessos
- Interface é simples e intuitiva
- A central está em todos os modelos e versões



- Tela não é sensível ao toque
- Trackpad do console não é prático de usar
- É necessário bons minutos para aprender como usá-la



CUSTO

Não é vendido separadamente

A central multimídia não tem preço, já que o sistema vem de série em todos os modelos da marca lançados a partir de 2015, como Q5, Q7, TT, A3, A4 e A5. O MIB 2 vem de fábrica em todas as versões. O que é vendido como opcional: tela maior, GPS, quantidade de entradas USB e auxiliar, DVD, função de espelhamento, wi-fi, 4G, som e outros. Lembrando que o quadro digital Virtual Cockpit é outro recurso e só está presente em alguns modelos e versões.



FACILIDADE DE USO

★★★★☆

Usabilidade não pode ser considerada um ponto forte da central multimídia da Audi. O motivo? Em qualquer modelo, independentemente do valor pago, a tela não é sensível ao toque. Para usar a central, é necessário aprender a usar o trackpad ou um seletor localizado no console. Vamos combinar: na era do smartphone, seria muito mais fácil se as telas fossem touchscreen. A montadora diz preferir o seletor por ser mais seguro e tirar menos a atenção.



INTEGRAÇÃO COM SMARTPHONES

★★★★☆

Apesar de não ser sensível ao toque, a integração com o celular é boa. A interface é simples e intuitiva, o que ajuda a entender logo de cara como o sistema funciona. Conectar o celular ao bluetooth levou menos de um minuto. O menu possui oito itens: Veículo, Som, Rádio, Mídias, Telefone, Navegação, Mapa e Configurações. Simples e direto! Nos telefonemas, a qualidade do som também é boa, não é necessário aumentar a voz para ser ouvido.



CONECTIVIDADE

★★★★☆

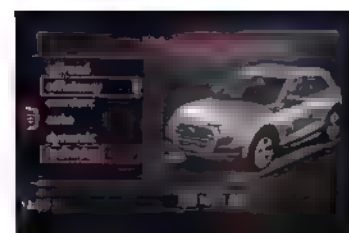
A central estabelece conexão à internet com velocidade de download de até 100 megabits por segundo. Um ponto de acesso Wi-Fi permite que até oito passageiros usem internet em seus celulares. É só inserir um cartão SIM de qualquer operadora no sistema MMI. Com o carro online, é possível ver as condições do trânsito no painel digital Virtual Cockpit de 12,3 polegadas, que exibe mapas e as principais informações de condução no quadro de instrumentos.



AGILIDADE

★★★★☆

Por ser simples, agilidade é um dos pontos fortes da central multimídia da Audi. A mudança de função, de uma tela para outra, é feita quase de forma simultânea. O que dificulta a relação motorista e carro são as formas de "conversar" com a central. Além do seletor e do volante, algumas versões possuem um trackpad localizado no console capaz de identificar letras e números. Ele é pouco prática no dia a dia: melhor usar o comando de voz.



MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

DIMENSÃO
8,3 polegadas

EQUIPA OS MODELOS
Q5, Q7, TT, A3, A4 e A5

FUNÇÕES DISPONÍVEIS

- CD X
- RÁDIO AM/FM ✓
- BLUETOOTH ✓
- TV DIGITAL X
- APPLE CARPLAY ✓
- ANDROID AUTO ✓
- USB ✓
- MP3 ✓
- NAVEGAÇÃO GPS ✓
- SENSIBILIDADE AO TOQUE X
- COMANDOS NO VOLANTE ✓

CONCLUSÃO



Prepare-se para uma primeira experiência ruim. Até para quem está acostumado com telas diferentes, a central da Audi vai exigir bons minutos até que tudo fique claro. Depois de se acostumar com a ausência da tela sensível ao toque e dos diversos jeitos de se comunicar com a central, tudo vai bem. A interface é intuitiva e a tela tem trocas rápidas.

Ele resolveu falar

AUTOESPORTE CONVERSOU COM O EMPRESÁRIO SERGIO HABIB SOBRE O T40, A NOVA FÁBRICA E A SAÍDA DO INOVAR-AUTO

DIDGO DE OLIVEIRA E MICHELLE FERREIRA

Você pode estar estranhando uma entrevista dentro de uma avaliação. Mas, além de revelar o desempenho do novo T40, precisamos falar da JAC Motors, que passa por profunda reestruturação no Brasil. A chinesa prometeu construir uma fábrica em Camaçari (BA), entrou para o Inovar-Auto e obteve benefícios fiscais. O problema é que a linha de montagem, prometida para o fim de 2014, nunca saiu do papel. Após sucessivos atrasos, a JAC foi descredenciada em maio de 2016, sob pena de devolver os impostos abatidos ao governo, um valor estimado em R\$ 180 milhões. O fato chegou a colocar em xeque a permanência da marca no país. Por isso, Sergio Habib, presidente da montadora, decidiu recorrer da decisão no STJ. Deu certo. De acordo com o Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços, o mandado de segurança foi "deferido parcialmente", e suspendeu a multa. A decisão final, porém, ainda não saiu. Habib passou bons meses sem falar com a imprensa. Quando ressurgiu, anunciou a aposentadoria de quase toda a gama atual de veículos. Agora, Habib topou conversar com **Autoesporte**. O resultado vocês conferem a seguir.



ENTREVISTA

SERGIO HABIB (PRESIDENTE DA JAC MOTORS DO BRASIL)

COM A PALAVRA, SERGIO HABIB

AE — O que deu errado na fábrica?

SH — O Brasil

AE — Mas foi o rumo político?

SH — Não tem nada de rumo político, o que deu errado foi o Brasil. O mercado vinha crescendo sem parar, foi de 3,3 milhões de carros em 2010 para 3,7 milhões em 2012. Todo mundo falava — inclusive eu — que o mercado iria

para 5 milhões entre 2017 e 2018. Pode pegar os estudos da época. Aí vieram as besteiras econômicas do governo da Dilma (Rousseff) e o mercado desmoronou. Caiu para 1,9 milhão. E não é que caiu de 3,7 milhões para 1,9 milhão. Achávamos que estaria com 5 milhões. As empresas formam concessionários, fornecedores, erguem fábricas. Na época, acreditávamos que conseguiríamos fazer 2% de participação com o T40, o que daria 100 mil carros/ano. Mas o mercado ruíu e os chineses falaram pa-

ra, e eu concordei. Ainda bem. Eu não teria sobrevivido. Eles sim, mas eu não.

AE — Se a fábrica da JAC em Camaçari tivesse saído do papel, vocês estariam em situação semelhante à da Chery?

SH — Não, porque venderíamos muito mais, senão eu cuidando de vendas e teríamos um superproduto, que é o T40. Mas economicamente seria inviável. O câmbio também atrapalhou, porque quando se abre uma fábrica, muita coisa é importada no início: Motor, câmbio, ABS... Com o dólar a R\$ 2 é uma coisa,



JAC

T40/R\$ 56.990*

SUV DESENVOLVIDO EM 2011 A PEDIDO DE SERGIO HABIB É A PRINCIPAL APOSTA DA CHINESA JAC MOTORS PARA OS PRÓXIMOS ANOS NO BRASIL

"E sse carro foi totalmente desenhado por nós." Foi assim que Sergio Habib nos recebeu em seu escritório em São Paulo, quando fomos conhecer de perto o T40. Durante cerca de três horas, conversamos com o chefe da JAC Motors, que passou a maior parte do tempo fazendo uma retrospectiva da criação do compacto, encomendada aos chineses em 2011. Na época, Habib queria um carro de dimensões avantajadas, mas não pretendia criar um SUV. Isso veio depois, em 2012.

"Nós vimos que o mercado brasileiro estava caminhando para essa tendência de SUVs e mudamos o projeto, levantamos a frente para ter esse aspecto de robustez", recorda o executivo, que fez questão de pagar o projeto, "porque quem paga é que manda". Originalmente, o T40 seria lançado no fim de 2014 no Brasil, quando a JAC ligaria as máquinas da prometida fábrica em Camaçari, na Bahia. A unidade receberia US\$ 600 milhões, com participação dos chineses, para produzir até 100 mil carros por ano. Mas nada disso aconteceu.

Importado de Hefei, o T40 é o carro que a JAC promete nacionalizar em 2019, na futu-

 **Utilitário** tem visual imponente e capricha no conteúdo de série e no acabamento da cabine

 **Suspensão** trabalha bem, mas parece ricochetear ao atravessar quebra-molas e o consumo poderia ser melhor



* Preço estimado

com o dólar a R\$ 4 é outra. O Inovar-Auto obrigou todo mundo a fazer fábrica no Brasil e todos perderam dinheiro

AE — E como que fica a parte legal do acordo com o governo?

SH — Nós vamos fazer a fábrica. Só que será menor, com um índice de nacionalização também menor. Mas vamos fazer

AE — Quando vai abrir?

SH — Ainda não sabemos. Faremos uma fábrica com capacidade para produzir cerca de 25 mil carros

AE — E o investimento?

SH — Ainda estamos estudando. Dependendo do que colocaremos lá. O que é caro em uma fábrica é a linha de pintura. Estamos vendo como podemos fazer. Uma opção é alugar uma linha de pintura de outra empresa. Todas as empresas estão com capacidade ociosa

AE — Tem um calendário de lançamento da nova fábrica?

SH — Nos próximos dois anos. Nós vamos fazer, mas com calma. É com um porte menor, porque o mercado brasileiro é metade do que era.

AE — Isso já está firmado com o governo federal?

SH — Não, estamos negociando. Por enquanto não posso falar muito

AE — Até 2019 sai?

SH — Sim

AE — Já alugaram terreno?

SH — Não

AE — O projeto de 2019 envolve a China?

SH — Não, porque é muito menor. Estamos falando de uma multinacional estatal. Imagina fazer negócio com a Petrobras. Tem que ter auditor, CEO, CFO e um

monte de coisas que aumentam o custo.

AE — A JAC está aposentando a linha que lançou inicialmente no Brasil. Isso muda alguma coisa em termos de serviços e peças para os clientes?

SH — Absolutamente nada. Motor e câmbio não mudaram, só trocou a pele, a plataforma. Mas não tem problema, vamos continuar fornecendo tudo. A questão do J3 é que teríamos de lançar uma nova geração do modelo, e o mercado virou totalmente para os SUVs. Então vamos focar nos SUVs



ra fábrica baiana. Um galpão bem mais modesto, que será pago por Habib sem participação da matriz. Quem teve a oportunidade de acelerar os modelos da primeira safra da marca, certamente irá se surpreender com as evoluções que o novato apresenta em relação aos JAC mais antigos.

“Eu cheguei no centro de design na Itália e falei que queria um compacto tão largo quanto um Honda Civic. Eles inicialmente falaram que não iriam conseguir. Então fui até a China e reforcei que precisava de um modelo com 1,75 m de largura. Expliquei que o carro ficaria mais parrudo e acomodaria mais gente dentro, com muito mais espaço atrás”, conta Habib, divertindo-se.

Na prática, o T40 é realmente largo e musculoso, sobretudo de frente. O tamanho é fora do padrão dos compactos. O espaço interno é um ponto forte, prova cabal é o porta-malas de 450 litros. Mas Habib não cuidou só do tamanho. Por dentro, o SUV tem acabamento esmerado. As portas trazem molduras que imitam fibra de carbono e a porção central do painel é acolchoada e toda revestida de couro.

Em conteúdo, o T40 repete a receita vista desde o início. E dessa vez capricha. Há itens como assistente de saída em ladeiras, central multimídia com câmera de ré, rodas de liga aro 16, freios a disco nas quatro rodas, controle de estabilidade, isofix... O SUV tem até uma inovação: é o primeiro no Brasil a trazer uma câmera frontal que grava tudo que acontece à frente assim que é dada a partida.

Ainda há, no entanto, o que evoluir. Dinamicamente, o chinês ainda não tem a solidez de alguns rivais. A suspensão trabalha bem, mas incomoda ao atravessar quebra-molas — os amortecedores parecem ricochetejar. A ergonomia também poderia ser melhor se houvesse ajuste de profundidade da coluna de direção, que é elétrica e agradável. Já o 1.5 flex tem bom rendimento, mas bebe um pouco além do esperado. São ajustes finos que podem chegar em uma eventual reestilização em 2019, quando (teoricamente) começa a produção nacional. O seguro também é um porém. Entre as seguradoras pesquisadas, somente a Liberty tinha uma apólice razoável (R\$ 2.494), as demais ultrapassam os R\$ 7 mil. **A**

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **12,1 s**
0 - 400 m **18,2 s**
0 - 1.000 m **33,6 s**
Vel. a 1.000 m **155,6 km/h**
Vel real a 100 km/h **99 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h (3º m) **7,9 s**
60-100 km/h (4º m) **12 s**
80-120 km/h (5º m) **21 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h **41,9 m**
80 - 0 km/h **26,7 m**
60 - 0 km/h **14,9 m**

CONSUMO

Urbano **8,7 km/l**
Rodoviário **11,2 km/l**
Média **9,9 km/l**
Aut em estrada **470 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1.5, 16V, comando duplo, variador na admissão, injeção eletrônica, flex

POTÊNCIA

127/125 cv a 6 000 rpm

TORQUE

15,7/15,5 kgfm a 4 000 rpm

CÂMBIO

Manja de cinco marchas e tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep McPherson (diant.) e eixo de torção (tras)

FREIOS

Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras)

PNEUS

205/55 R16 (diant.)
205/55 R16 (tras)

DIMENSÕES

Compr **4,13 m**
Largura **1,75 m**
Altura **1,56 m**
Entre-eixos **2,49 m**

TANQUE

42 litros

PORTA-MALAS

450 l (tras fabricante)

PESO

1.530 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8 pol., sensível ao toque

GARANTIA

6 anos

CESTA DE PEÇAS**

R\$ 4.007

SEGURO***

R\$ 2.494

REVISÕES

10 mil km **R\$ 495**
20 mil km **R\$ 520**
30 mil km **R\$ 520**

*Preço sugerido. **Retrator de freio, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro: as cotizações foram feitas pela Saucedo Seguros (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.



CHEVROLET
S10 HIGH COUNTRY
R\$ 181.590*



JOGO RÁPIDO



TOYOTA
HILUX SRX
R\$ 191.900*

O motor 2.8 turbodiesel tem 200 cv de potência e ótimos 51 kgfm de torque, enquanto o câmbio automático tem seis marchas. O zero a 100 km/h leva 9,8 s.



MOTOR E
CÂMBIO

A versão top vem com o 2.8 turbodiesel de 177 cv e 45,9 kgfm, sempre com câmbio automático de seis marchas. A arrancada até os 100 km/h toma 12,5 s.

Há alerta de colisão e de saída de faixa, ar digital, motor com partida remota, bancos de couro, central com tela de 8", sensor dianteiro e de ré, mas só airbags frontais.



ITENS
DE SÉRIE

Ar digital, sete airbags, partida por botão, ESP, controle de descenso, bancos de couro, bloqueio do diferencial traseiro e central multimídia com tela de 7" e GPS.

Na opção High Country, a S10 transporta até 1.049 kg (a menor capacidade da gama). A caçamba mede 1,48 m de comprimento, 1,53 m de largura e 58 cm de altura.



CARGA

Dá para carregar até uma tonelada na SRX, pouco menos que as outras irmãs turbodiesel. São 1,57 m de comprimento, 1,64 m de largura e 48 cm de altura na caçamba.

A picape da Chevrolet é uma das mais "civilizadas", com direção (relativamente) comunicativa e suspensão capaz de conter as oscilações da pesada carroceria.



CONFORTO E
ESTABILIDADE

Com jêrão "bruto" típico das picapes mais antigas, a Hilux tem direção anestesiada e pouco direta. Já a suspensão, apesar de molenga, tende a quicar muito.

Com a reestilização feita no início de 2016, a cabine deu um ótimo salto de qualidade e há até partes suaves ao toque. Só falta regulagem de profundidade do volante.



ERGONOMIA E
ACABAMENTO

Apesar do visual moderno, o interior deixa a desejar em relação aos materiais de acabamento, que são simples e rígidos. Há bons ajustes para banco e direção.

De acordo com os números divulgados pelo Inmetro, a configuração mais equipada da S10 turbodiesel consegue médias de 8 km/l na cidade e 9,2 km/l na estrada.



CONSUMO

Com dois modos de condução disponíveis (Eco e Power), a picape turbodiesel da Toyota percorre 9 km/l na cidade e 10,5 km/l na estrada, segundo dados do Inmetro.

Com revisões programadas a cada 10 mil quilômetros, a S10 cobra R\$ 336 pela primeira visita, R\$ 928 pela segunda e R\$ 1.116 pela terceira, totalizando R\$ 2.380.



MANUTENÇÃO

O plano de manutenção da marca prevê revisões a cada 10 mil quilômetros: são R\$ 559 na primeira, R\$ 990 na segunda e R\$ 1.080 na terceira (total de R\$ 2.629).



A Toyota Hilux é a atual líder do segmento de picapes médias, mas não faltam qualidades para a Chevrolet S10 almejar o primeiro posto. Com melhor aceleração, retomadas curtas, dirigibilidade mais afiada e acabamento interno caprichado, a versão High Country também é R\$ 10 mil mais barata. Pensando em trabalho, há protetor de caçamba, capota marítima e santantônio de série, além da manutenção sair mais em conta. Só faltou evoluir na oferta de airbags, pois há apenas as obrigatórias bolsas frontais. (Gabriel Aguiar)

TECNOLOGIA

Evolução autônoma

O CARRO SEM MOTORISTA VEM AÍ. NA VERDADE, ELE JÁ CHEGOU AOS POUCOS E VOCÊ NEM PERCEBEU

 DORA MARTINELLI E ALBERTO CATALOI

Os projetos para desenvolvimento de veículos que dispensam motoristas estão a todo vapor. Segundo Patrick Shinzato, professor da Universidade de São Paulo, a tecnologia para isso já existe e está bastante avançada. No entanto, o que define um carro autônomo? Segundo o dicionário **Autoesporte**, um carro autônomo é “qualquer veículo que use tecnologias como radares, sensores e câmeras para analisar situações e tomar decisões sem qualquer interferência sua”. Com base em dados, eles são capazes de determinar quando e como acelerar, frear e até mesmo virar o volante sem qualquer ação do motorista.

Esses automóveis ainda não são comercializados. Além da legislação ainda não permitir, “as cidades são muito dinâmicas, e mesmo que os projetos estejam avançados, devem existir eventos que ainda não foram previstos, situações que ainda não foram pensadas e que o carro não vai saber como reagir”, conta o especialista. Outro fator contribuinte é o alto custo dessa tecnologia. Porém,

Shinzato afirma que o preço “está baixando muito rápido, mas ainda há uma perspectiva de cinco a dez anos para ficar acessível”.

O engenheiro Ricardo Takahira, membro da Comissão Técnica de Veículos Elétricos e Híbridos da SAE Brasil (Sociedade de Engenheiros da Mobilidade), afirmou que, além dos fatores já citados, “não depende apenas da engenharia do veículo, mas também do ambiente em que ele se encontra. Fatores como materiais de construção utilizados na via e as cores das faixas podem alterar a leitura que o carro faz”. Sendo assim, um carro criado de acordo com o ambiente dos Estados Unidos, por exemplo, pode não saber como reagir na Europa, pois o cenário é outro.

Takahira ainda informou que, em países como o Brasil, não é obri-

gado ter cobertura de internet nas rodovias e que, assim, os carros não conseguem receber dados a todo momento sobre o ambiente em que se encontram. “Não é primordial ter comunicação de dados na via, mas é muito importante para o carro reconhecer com antecedência a condição do ambiente”, finaliza.

No entanto, a partir de 2025, tudo deve mudar. Johannes Kopp, gerente de engenharia da divisão Chassis Systems Control da Bosch, afirmou que, a partir dessa data, os carros que dispensam motoristas devem estar circulando por aí. Porém, existe uma divisão para a classificação da autonomia desses carros. A escala vai de um a cinco, conforme o grau de tecnologia nele presente. Entenda como funciona e quais modelos já existem.

NÍVEL

1 TECNOLOGIA AUXILIAR DESDE 1988

Nesse nível, o carro conta com sistema de auxílio ao motorista, como o controle de velocidade de cruzeiro. Isso é comum e vários carros possuem o sistema há bastante tempo. Foi o primeiro passo para entregar o controle ao próprio veículo.

EXEMPLOS



Peugeot 208, Chevrolet S10, Toyota Corolla, Volkswagen Golf, Hyundai Creta

2

SISTEMAS COMBINADOS DESDE 1992

O carro conta com pelo menos dois sistemas de auxílio ao motorista funcionando ao mesmo tempo. Pode ser uma função como o controle de velocidade e outra que controla o volante para manter o carro na faixa, por exemplo. A ação sempre é ativada pelo motorista.



Volvo XC90 e Audi Q7



Acesse soundcloud.com/autoesporte/ e ouça essa podcast

3

SEMIAUTÔNOMO 2014

O veículo é capaz de assumir todas essas funções de direção simultaneamente: aceleração, frenagem e volante. Até esse nível, o motorista tem que intervir em algum momento, assumindo o controle do carro eventualmente – em situações de risco ou não.

4

AUTÔNOMO COM INTERFERÊNCIA 2022 (ESTIMATIVA)

O carro pode pedir que o motorista volte a dirigir em algumas ocasiões. No entanto, por mais que a maioria das montadoras adotem essa classificação, existe um conflito em relação a esse nível. Empresas que nunca tinham fabricado veículos, como a Google, afirmam que o carro deve ser 100% autônomo, pois acreditam que, se o motorista intervir em situações de emergência, pode piorar a situação.

5

AUTÔNOMO 2025 (ESTIMATIVA)

No nível mais avançado de autonomia, o carro faz tudo sozinho e o motorista, ou melhor, o passageiro, só diz para onde quer ir. Nesses casos, pedais e volante são desnecessários e os comandos podem ser transmitidos por voz ou pelo celular do usuário.



Tesla Model 3 e Tesla Model S



Conceito Volkswagen I.D.



Mercedes-Benz F015 Conceito,
Waymo (Google) e Conceito
Volkswagen Sedric

MUNDO SOBRE RODAS

Limites de velocidade e pedestres

POR QUE O PEDESTRE NÃO ESTÁ SEGURO

DIRIGIR MAIS DEVAGAR É A MELHOR MANEIRA DE SALVAR VIDAS NO TRÂNSITO, MAS REDEFINIR OS LIMITES É APENAS UMA MEDIDA ENTRE MUITAS OUTRAS QUE PODEM AJUDAR A EVITAR ATROPELAMENTOS. CONHEÇA ALGUMAS SOLUÇÕES QUE PROMETEM MUDAR A SEGURANÇA NO TRÂNSITO E O QUE ESTÁ SENDO FEITO ATUALMENTE.

 PAULA CAROLINA

Você já teve que correr para atravessar uma via porque o sinal ficou pouco tempo aberto? E quando está ao volante, se perguntou por que a faixa não é obedecida? A segurança do pedestre vai muito além dos limites de velocidade, embora essa seja a questão mais lembrada, especialmente após as máximas nas Marginais Pinheiros e Tietê terem subido novamente no início deste ano. **Autoesporte** conversou com especialistas para mostrar como algumas ações podem poupar acidentes.

TEMPO DE REAÇÃO

“Quando se fala em segurança do pedestre há três fatores importantes a serem considerados: a visibilidade (a que distância o pedestre será ou não visto); o reflexo, tanto do motorista como do pedestre, levando-se em conta um possível índice de álcool no sangue de ambos; e a velocidade em que o veículo está”, afirma o presidente da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe), Eduardo José Daros. “É preciso ter em mente que, a partir do momento em que o motorista enxerga um obstáculo à sua frente, o que pode ser um pedestre ou um poste, e sente que vai bater, existe um tempo de reação, de processamento do cérebro. Isso não é instantâneo. Aí ele precisa pisar no freio e ainda existe um tempo de resposta de frenagem”, lembra. “Esse tempo de reação é o mesmo, independentemente da velocidade em que o veículo está. Obviamente quanto maior a velocidade, mais tempo levará para parar”, reforça.

Apontando dados internacionais, o especialista explica que um automóvel, a cerca de 80km/h, percorre de 30 m a 35 m até a velocidade começar a ser reduzida. Então, dá-se início à desaceleração e o carro só para completamente após percorrer mais de 70 m. Logo, se o pedestre está entre 30 m e 50 m – normalmente quando é visto pelo motorista –, é bruscamente atropelado. “Para se permitir velocidade acima dos 80 km/h, o local deve ser gradeado

para evitar a travessia, pois, se cruzar a via, o pedestre morre”, alerta Daros. “Quando o carro está a 50 km/h, que é o limite mantido nas faixas da direita das pistas locais em São Paulo, ele para a pouco menos de 40 m”, continua o especialista, ressaltando que ainda há chances de não atropelamento ou sobrevivência.

“Dados divulgados por um departamento de transporte na Austrália também mostram a relação entre a velocidade e a possibilidade de sobrevivência do pedestre. Veja que, com o carro a 32 km/h, o índice de mortes é pouco mais de zero”, diz. Segundo ele, daí a tendência dentro da União Europeia de se adotar 30 km/h como limite nas áreas urbanas não arteriais, principalmente onde não há semáforos ou faixas e o espaço é compartilhado por veículos, pedestres, ciclistas etc. “Com a velocidade de 48 km/h, a probabilidade de morte chega a quase 50%; enquanto aos 64 km/h, é de 85%. Ou seja, enquanto a velocidade dobra, a probabilidade de morte cresce 17 vezes”, completa.

Sem mencionar a polêmica que envolve os novos limites de velocidade no município, a CET cita trabalhos que vêm sendo feitos para garantir a segurança do pedestre. Conforme nota enviada à reportagem, já foram criadas 13 áreas de velocidade reduzida, sendo 12 Áreas 40 e uma Área 30 (Lapa de Baixo), em locais com grande volume de pedestres. Achou que a velocidade está baixa demais? Fique sabendo que essa é uma tendência mundial. Nova York pretende diminuir as mortes no trânsito em 50% até 2030 e, entre as medidas, vai estabelecer limites de 20 km/h nos bairros.

RITMO DE TRAVESSIA

Outra iniciativa em São Paulo (SP) foi a faixa de travessia diagonal (em X), inspirada nos modelos de Tóquio e inaugurada em dezembro de 2014. Ela permite ao usuário, em vez de efetuar a travessia em duas etapas (uma via por vez) para atingir a esquina oposta, realizá-la em uma única vez, com ganho de tempo.

Nem 50 km/h é realmente seguro

Internacionalmente, o limite considerado seguro para o carro parar antes de atingir o pedestre ou, ao atingi-lo, causar apenas ferimentos, é de até 30 km/h. Estudos divulgados pela instituição internacional World Resources Institute (WRI) apontam que o risco de morte trafegando a 50 km/h é duas vezes mais alto do que a 40km/h e cinco vezes maior do que a 30 km/h.



Como evitar acidentes em quatro pontos

1

TEMPO DOS SINAIS
O tempo em que o sinal fica aberto deve levar em consideração a diferença de mobilidade entre diferentes idades

2

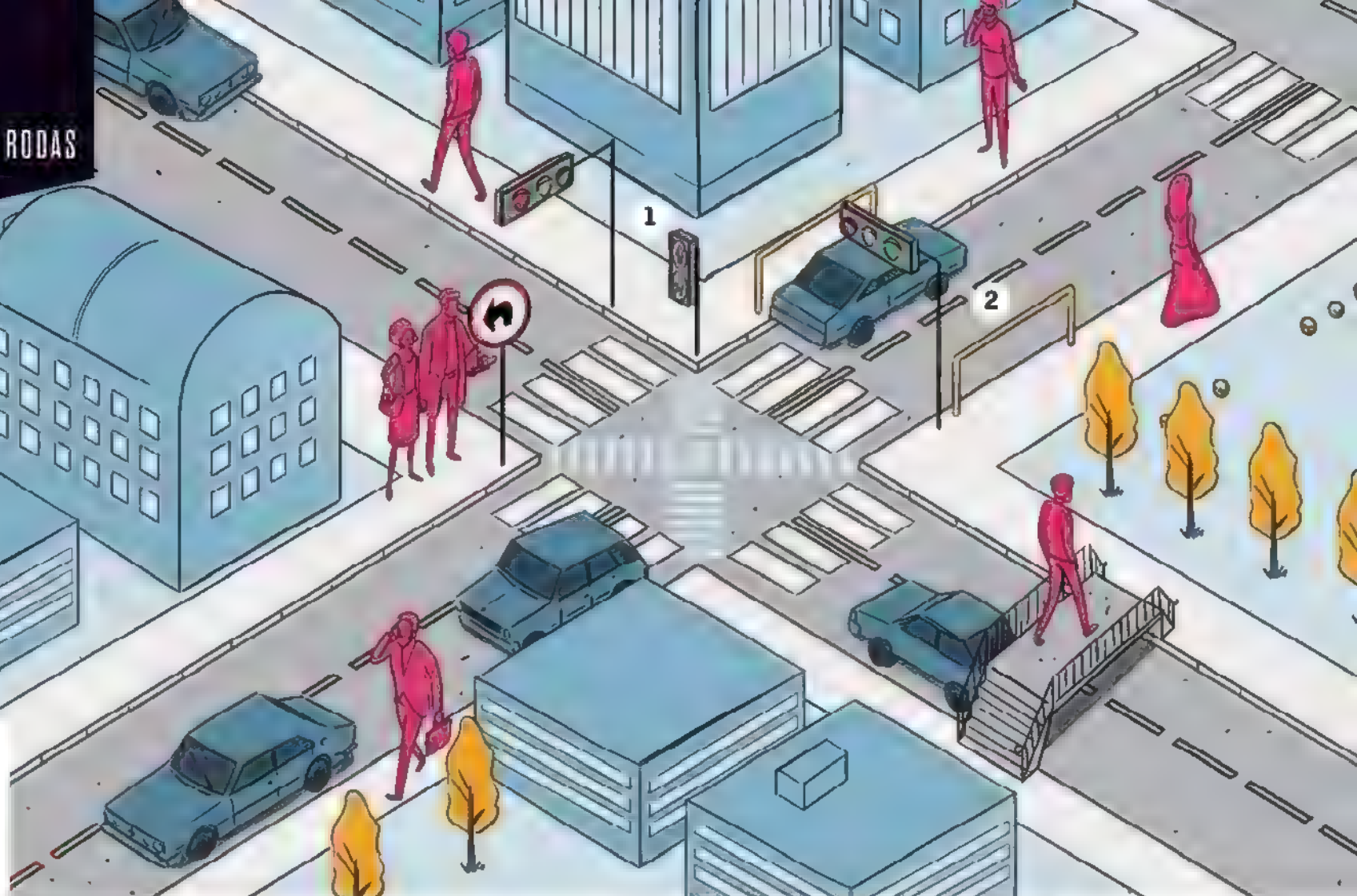
TRAVESSA PEDESTRE
A travessa de proteção ajuda a criar um foco de travessia, tal como as faixas em X. Outras soluções como passarelas também são mais seguras

3

QUARTEIRÕES
Quarteirões muito longos estimulam as altas velocidades e não são bons para o pedestre, pois normalmente só há faixas nos cruzamentos, o que estimula travessia em lugar proibido. Segundo estudos, os quarteirões ideais são entre 75 m e 150 m

4

VISIBILIDADE
A visibilidade, principalmente à noite, é outro fator preponderante. Ele ressalta que a cor da roupa do pedestre pode ser decisiva, especialmente nas rodovias ou vias de trânsito rápido



Só que uma das principais soluções, o semáforo para pedestres, pode ser outro problema. Por incrível que pareça, os sinais de pedestres na maioria das vezes são programados pensando-se nos carros, na fluidez do trânsito, e não no próprio pedestre. Pesquisa realizada pela doutoranda da Faculdade de Saúde Pública da Universidade de São Paulo (UPS), Etienne Duim, mostra que na capital paulista o tempo pode não ser suficiente, em especial quando se trata de um idoso, pessoas acompanhadas de crianças ou com dificuldade de locomoção. O tempo é calculado levando-se em consideração a largura da via e a velocidade com que o pedestre atravessa, o que na maioria dos semáforos de pedestres em São Paulo, segundo Etienne, resulta em 1,20 m/s. Na prática, isso significa passos largos e rápidos. Algo muito difícil para um idoso que caminha em média a 0,75 m/s (ou 75 cm/s).

“Esse tempo fica bem aquém do necessário para o idoso. As pessoas estão vivendo mais, porém, passam a andar mais devagar. O estudo mostra que, com essa programação, hoje somente três em cada 100 idosos conseguem atravessar com segurança em São Paulo”, revela Etienne. “Na verdade, nem eu, que tenho 1,70 m, ando a 1,20 m/s”, confessa a pesquisadora que mediu seus passos e chegou ao resultado de 0,97 m/s! “Esse é o meu passo usual. Porque quando a gente pensa na travessia, tem que pensar no modo como a pessoa caminha normalmente”, avalia. Etienne ressalta que o momento de atravessar uma rua movimentada é naturalmente tenso, muitas vezes com motoristas ansiosos e buzinando, o que gera uma insegurança grande, principalmente para o idoso, que pode demorar para iniciar a travessia.

Outra solução interessante, apontada e elogiada pela pesquisadora, foi adotada em Curitiba (PR). “Em Curitiba, existem semáforos inteligentes que aumentam em 50% o tempo quando há idosos ou pessoas com dificuldade de locomoção”, afirma. O sistema funciona por meio de uma botoeira especial acoplada ao semáforo, que é

acionada pelo idoso ou pessoa com dificuldade por meio de um cartão. Ao identificar o cartão, explica o coordenador de Mobilidade Urbana da Secretaria de Defesa Social e Transporte de Curitiba, Gustavo Garret, o semáforo abre por alguns segundos a mais do que o normal, permitindo uma travessia mais segura. Assim, a velocidade de locomoção usado para o cálculo da travessia, que também é padrão de 1,20 m/s, cai para 0,80 m/s.

Em São Paulo, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) informou que está revendo os tempos de semáforos dos principais corredores com o objetivo de trazer maior segurança para a travessias de pedestres. A CET também lançou a *Cartilha do Pedestre*.

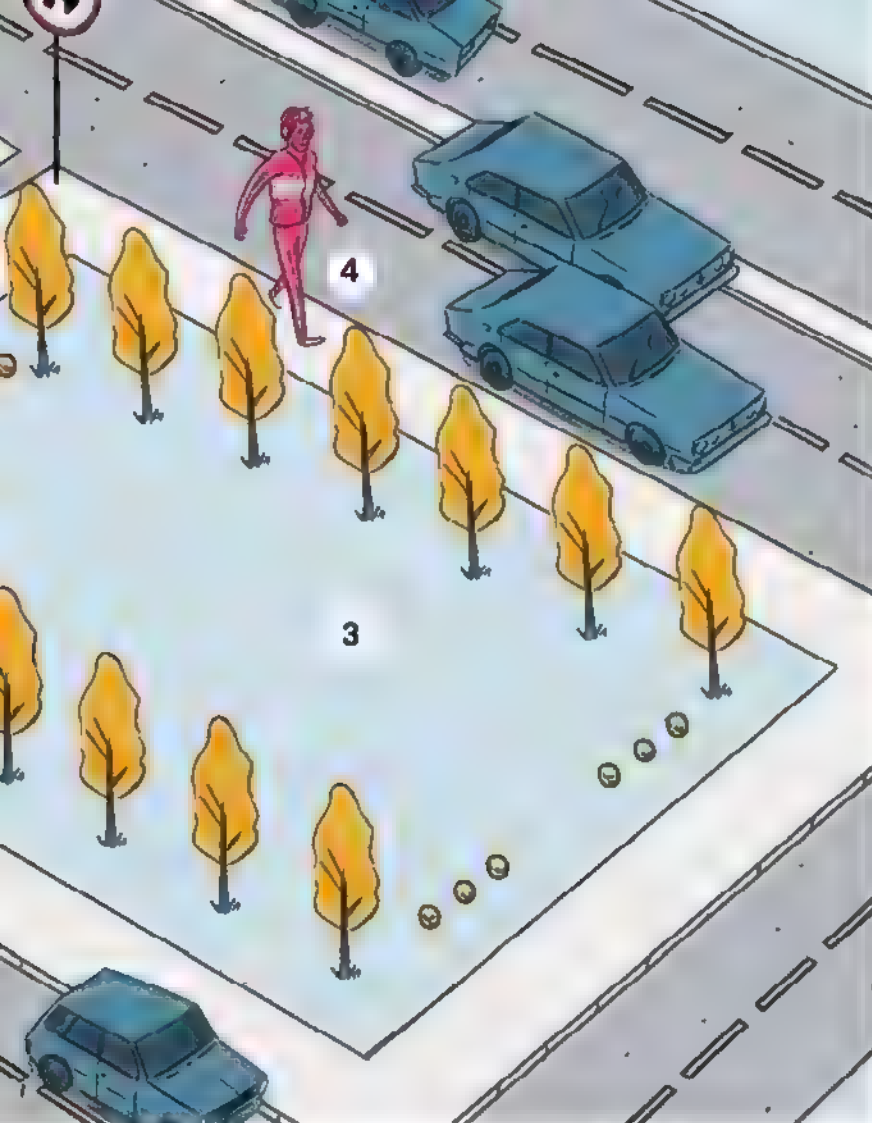
CAMPANHAS E MULTAS

No estado do Espírito Santo foi o número alto de atropelamentos em 2015 que chamou a atenção e motivou o Detran-ES a criar campanhas voltadas ao pedestre. A diretora técnica do Detran-ES, Édina de Almeida Poletto, afirma que foram 1.491 atropelamentos, que resultaram em 61 mortes. Um número alto para 78 municípios apenas. “Então começamos a fazer um levantamento desses aciden-

CRUZAMENTO COM FAIXA EM X

A terceira faixa de pedestres em X de São Paulo fica no cruzamento da Rua Xavier de Toledo com o Viaduto do Chá, na frente do Teatro Municipal





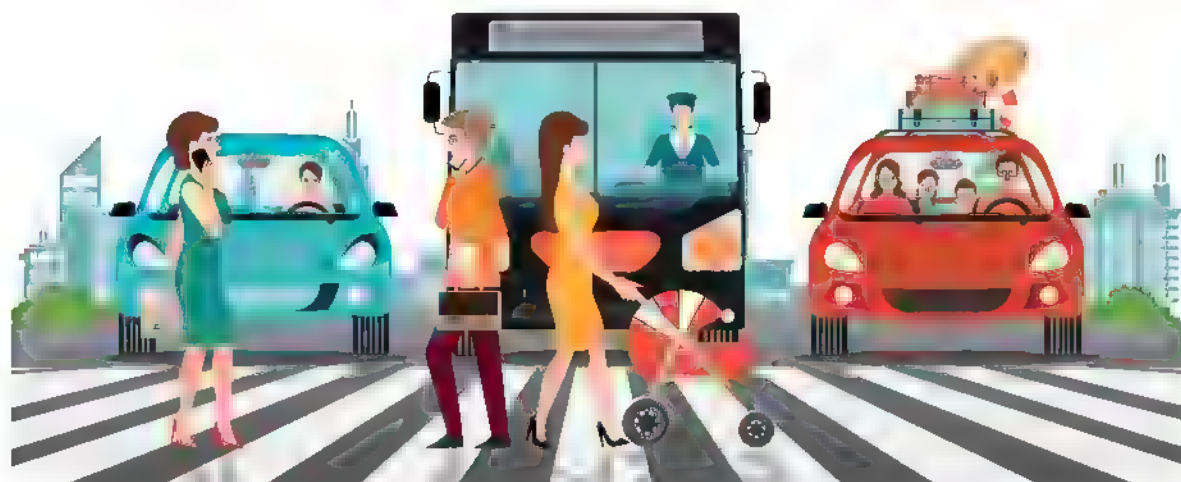
tes e percebemos que normalmente ocorriam fora da faixa, às vezes a 50 m da faixa. Ou seja, era muito provável que o pedestre não usasse a faixa”, analisa. Com isso, foi criado um programa para se trabalhar a conscientização do pedestre, mostrando que ele também precisa fazer sua parte, usando passarelas, atravessando na faixa, cuidando para que seja visto ao atravessar.

Édina lembra que é ainda importante fazer com que o pedestre cumpra suas obrigações. Ela ressalta que a previsão legal de multa para o pedestre até existe, mas na prática é de difícil aplicação, até porque não houve regulamentação por parte do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). De qualquer forma, ela observa que a boa convivência no trânsito passa pelo respeito ao ser humano, seja ele pedestre, condutor ou agente de trânsito.

O Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) admite que a regulamentação de multa para pedestres é um tema complexo, mas afirma que está sendo estudado pela Câmara Temática de Esforço Legal (CTEL), órgão de assessoramento técnico do Contran. Segundo o Código de Trânsito, a multa seria de 50% do valor de uma infração leve. O equivalente a R\$ 44,19.

TEMPO DE ABERTURA MAIOR OU VARIÁVEL

O tempo em que o sinal fica aberto é insuficiente para a travessia até de pessoas novas, quanto mais para idosos, cuja mobilidade decresce de acordo com o avanço da idade



VISIBILIDADE DO PEDESTRE

O presidente da Associação Brasileira de Pedestres (Abraspe), Eduardo José Daros, aponta que a visibilidade, principalmente à noite, é outro fator preponderante. Ele ressalta que a cor da roupa do pedestre pode ser decisiva, especialmente nas rodovias ou vias de trânsito rápido. O uso de roupas com material refletivo é o mais adequado, porém, você já pode aumentar a sua segurança ao vestir alguma peça branca.

Novamente, ele exemplifica com dados de velocidade e distância. “Se o carro estiver a 96 km/h, o pedestre que usa roupa refletiva poderá ser visto a uma distância de até 150 m. Se estiver de roupa escura, um azul, por exemplo, essa relação cai para menos de 20 m. Isso porque a capacidade da luz do automóvel é limitada”, observa. No caso da roupa branca, a distância para se avistar o pedestre é de cerca de 60 m. Outros exemplos são o amarelo (cerca de 40 m) e o vermelho (pouco mais de 20 m).

A posição das faixas, que em algumas situações devem ser um pouco deslocadas das esquinas para facilitar a visão do motorista após uma conversão, a sua iluminação e a adoção de quarteirões mais curtos, que motivem o pedestre a andar até a faixa, também são atitudes a ser consideradas na opinião do presidente da Abraspe.

TRAÇADO DAS CIDADES

A recomendação de quarteirões mais curtos, inclusive, faz parte de um guia do instituto World Resources Institute (WRI), denominado *Cities Safer by Design* (ou cidades mais seguras pelo traçado) e publicado como orientação para grandes cidades de todo o mundo. Quarteirões longos estimulam as altas velocidades e não são bons para o pedestre, pois normalmente só há faixas nos cruzamentos. Assim, como têm que andar muito até encontrarem uma faixa, os pedestres acabam sendo estimulados a atravessarem fora dela. O WRI acredita que quarteirões entre 75 m e 150 m são os ideais. Claro que redesenhar blocos inteiros de uma metrópole seria algo muito custoso. Então, nas situações onde os trechos precisam ser maiores, o estudo recomenda outros tipos de travessia para pedestre a cada 100 m ou 150 m. **A**



REDUÇÃO DA VELOCIDADE

Nova York pretende aplicar o conceito de vias que protegem o pedestre. Pretende-se, até 2030, reduzir em 50% o número de mortes no trânsito. Entre as medidas estão a adoção de sinais de pedestre com contagem regressiva (em 1,5 mil interseções), a redução da velocidade para 20 km/h dentro dos bairros residenciais e a melhora da visibilidade dos veículos em diversas áreas de conversão.



CARROS MAIS SEGUROS POR LEI

O Denatran acrescenta que, quanto à segurança veicular, “estuda-se a implantação de normativo que obrigue os veículos serem dotados de dispositivos de segurança que minimizem a gravidade dos danos em caso de atropelamento de pedestres e de dispositivos de frenagem autônoma que impeçam a colisão contra essas pessoas”.

SERVIÇO

As melhores dicas para a manutenção e o bom uso do seu carro

O ACESSO A UM

A OFERTA DE CARROS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA TEM AUMENTADO, MAS A BUROCRACIA AINDA CONFUNDE E DIFICULTA

 AMANDA OLIVEIRA E ALBERTO CATALDI

O primeiro carro da engenheira ambiental Maria Cristina Santana Pereira foi um Corsa Classic 1.6 automático. A aquisição veio em 2004, nove anos depois de um acidente automobilístico a deixar paraplégica. Por ser uma pessoa com deficiência (PCD), Cristina conseguiu fazer a compra com isenção de impostos. No entanto, o caminho foi longo.

Antes de iniciar a busca pelo carro, Cristina teve que tirar uma carteira de motorista especial. O primeiro passo é procurar um médico credenciado do Detran. Com base na Classificação Estatística Internacional de Doenças e Problemas Relacionados com a Saúde (CID), ele faz um laudo determinando o tipo de adaptação que deve constar na CNH do beneficiário. Para a engenheira ambiental, essa fase do processo foi uma das mais duras. “Você não consegue re-

alizar tudo no Poupatempo [serviço de documentação rápida oferecido em SP], porque lá não tem médico credenciado do Detran para fazer o laudo.” Muitas vezes os consultórios são em locais de difícil acesso, um empecilho para pessoas com dificuldades de locomoção.

Após o recebimento do laudo, é preciso partir para as aulas na autoescola. Segundo a consultora de vendas especiais da Honda, Rosângela Mesquita, mesmo as pessoas já habilitadas têm que fazer o curso e o teste prático. “Às vezes você dirige há anos, mas em um carro automático você não tem experiência nenhuma”, explica.

QUEM TEM O DIREITO

Tenho dor na coluna, posso pedir isenção? A resposta não é tão simples. Segundo Alberto Sabbag, médico e diretor da Associação Brasileira de Medicina de

Tráfego, se a pessoa for dirigir o veículo, ela deve possuir uma deformidade, deficiência física ou dificuldade de mobilidade permanente que cause a perda (moderada ou grave) de força dos membros.

Uma mulher que retirou a mama após um tumor pode pleitear a isenção, desde que a cirurgia tenha influenciado em sua mobilidade. “Quando você retira o câncer, há alguns procedimentos, como remover os gânglios debaixo da axila, isso ocasiona uma perda de força no braço”, explica o médico.

A legislação também prevê a isenção para pessoas que não dirigem. O veículo é comprado em nome do beneficiário, que pode indicar até três condutores legais. Autistas e pessoas com deficiência visual se encaixam nessa situação. A mesma regra vale para pessoas com deficiência física grave que dependem de terceiros para se locomover,

O processo de aquisição de um veículo PCD leva, em média, de sete a oito meses

como tetraplégicos. Já no caso de deficiência mental profunda ou severa, a isenção na modalidade não condutora exige que a doença tenha se manifestado antes dos 18 anos.

PAPELADA

Com a CNH em mãos, já é possível pedir as isenções. Na ocasião em que Cristina comprou seu primeiro carro, a concessionária indicou um despachante para fazer o processo. Na compra seguinte, a própria loja ofereceu o serviço gratuitamente. A prática tem se tornado comum, devido ao aumento das vendas PCD.

O carro escolhido também deve atender a algumas regras. De acordo com Rodrigo Rosso, presidente da Associação Brasileira da Indústria, Comércio e Serviços de Tecnologia Assistiva (Abridef), o veículo deve custar até R\$ 70 mil e ser fabricado no Brasil ou nos países do Mercosul.

A primeira isenção é do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), que demora em média cinco meses para ficar pronta. Depois, é a hora de dar entrada na isenção do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias (ICMS), que leva em média 45 dias. Rosso ressalta que carros importados não têm a isenção, com exceção dos modelos da Volvo, que conseguiu uma autorização especial com o governo.

Liberando o ICMS, já é possível fazer o pedido do veículo para a montadora. A consultora da Honda menciona que o cliente demora de 30 a 60 dias para levar o automóvel para casa. Para quem irá financiá-lo, há a isenção do Imposto sobre Operações de Crédito (IOF), que só pode ser utilizada uma vez. "Demora muito para sair e o valor é tão baixo que, às vezes, não compensa", afirma a consultora.

Depois que o carro está faturado, é hora de fazer a isenção do IPVA e a liberação do rodízio, caso more em São Paulo. Com relação ao ICMS e IPI, o tempo mínimo para ficar com o carro são dois anos. Se a pessoa com deficiência vender antes, ela precisará recolher os impostos dos quais foi isenta.

MERCADO

O presidente da Abridef ressalta que, entre 2015 e 2016, o setor PCD cresceu 31,5%. Em 2016, foram vendidos mais de 139 mil carros isentos de valores até R\$ 70 mil. Em 2017, a previsão é que as vendas aumentem mais de 30%.

Está bom, mas precisa melhorar. A legislação atende a grande parte do público PCD, mas ainda possui algumas brechas. A única deficiência que não tem isenção nenhuma é a surdez. "É uma falha na lei gritante", avalia Rodrigo.

O médico da Abramet explica que a isenção existe pois a pessoa com deficiência é obrigada a dirigir um veículo específico. Como no caso dos surdos não há nenhuma adaptação possível, não há liberação das alíquotas. Mas o especialista ressalta que seria necessário desenvolver políticas para esse público. "Como eles têm muitas dificuldades, deveriam ter algum tipo de facilidade".

Outro ponto polêmico é o valor limite para compra com isenção. O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) estipula um teto de R\$ 70 mil, no entanto essa quantia está fixada desde 2009. "Se corrigir este valor para R\$ 90 mil, você conseguiria jogar nessa faixa de preço outros modelos que estão fora", diz Rodrigo. **A**

E OS IMPOSTOS?

CONFIRA QUAIS AS ISENÇÕES OFERECIDAS PARA PCD

ICMS

Para pessoas com deficiência física, visual, mental (severa ou profunda) ou autistas. Válida para condutores e não condutores de veículos até R\$ 70 mil fabricados no Brasil ou nos países do Mercosul

IPI

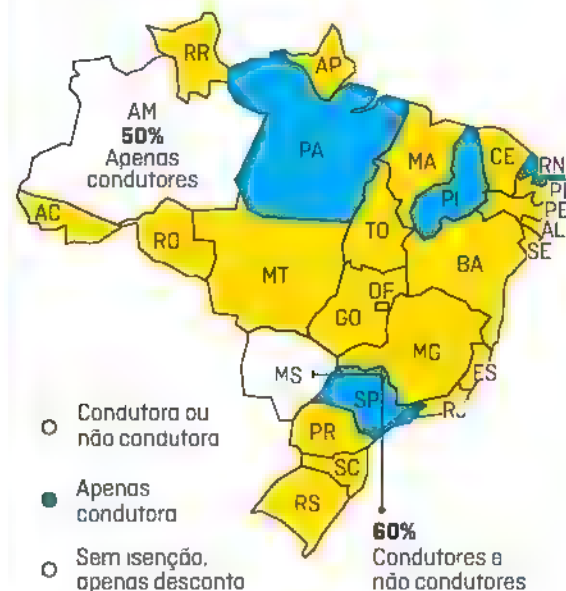
Para pessoas com deficiência física, visual, mental (severa ou profunda) ou autistas. Válida apenas para automóveis de passageiros fabricados no Brasil e no Mercosul até 2 0 flex e no mínimo quatro portas (inclusive a de acesso ao bagageiro). Abrange condutores e não condutores

IOF

Para automóvel de passageiros fabricados no Brasil de até 128 cv. Apenas disponível para pessoas com deficiência física.

IPVA

Isenção prevista para pessoas com deficiência física, visual, mental (severa ou profunda) e autistas



USADO BOA

COMPRA

**Ford Ecosport
Titanium 2.0
aut. 2013**

De R\$ 43.900

a R\$ 57 mil



O Ford Ecosport foi lançado em 2003. Nasceu da plataforma do Fiesta e vendeu 27.237 unidades apenas no ano de seu lançamento. Chegou ao mercado com três tipos de motorização – 1.0 comprimido, 1.6 e 2.0 – e três de acabamento – XL, XLS e XLT. Entre 2006 e 2011, passou por diversas mudanças de estilo e de equipamentos, como a adoção de câmbio automático e o lançamento do 2.0 4X4. Logo depois, vieram melhorias no acabamento interno e nos níveis de consumo. Em 2012, ficou mais bonito ao adotar a renovada identidade visual, batizada de Kinetic, justamente a geração indicada aqui. O Ecosport Titanium 2.0 automático 2013 tem desempenho honesto, bom pacote de itens e cesta de peças na média do segmento. É verdade que o ex-líder não oferece muito espaço no banco traseiro e, mais polêmico, vem equipado com o câmbio de dupla embreagem Powershift – aquele com histórico de vibrações. Mas a Ford reconheceu o defeito e abriu atendimento para o conserto, gratuito. As unidades revisadas tiveram a garantia estendida de três para cinco anos ou até 160 mil km. Nos sites de busca, é fácil encontrar unidades com menos de 40 mil km rodados no hodômetro por preços entre R\$ 43.900 e R\$ 57 mil.

 ALEXANDRE IZO



MOTOR E CÂMBIO

O propulsor é um 2.0 16V Duratec flex de 147 cv e 19,7 kgfm acoplado a um câmbio automático de dupla embreagem Powershift.



CONFORTO E ESTABILIDADE

A suspensão é bem calibrada. O banco do motorista regula em altura e o baixo do to central é bom para acomodar dos pés de quem vai atrás.



ERGONOMIA E ACABAMENTO

Apesar da aparência moderna, é comum haver alguma peça desalinhada. E há muito plástico rígido na cabine. A posição a bordo é elevada.



DESVALORIZAÇÃO E MANUTENÇÃO

Desvaloriza 12,7% no primeiro ano. O custo de manutenção fica na média dos rivais e a cesta de peças é um pouco cara.



DESEMPENHO

Em nossos testes, chegou aos 100 km/h em 10,2 s, a retomada de 60-100 km/h precisou de 7,2 s e a frenagem a 80 km/h aconteceu em 26,5 metros.



PRINCIPAIS ITENS

- Airbag de cortina
- Ar-cond. digital
- Sistema multimídia
- Assistente de partida em rampa
- Controle eletrônico de tração e estabilidade.



ESPAÇO

Os 2,52 metros de entre-eixos garantem bom espaço atrás, mas apenas para dois ocupantes. O bagageiro é pequeno em relação aos concorrentes: leva 332 l.



CONSUMO

Mais econômico que o Jeep Renegade, o ex-líder da categoria afere 8,3 km/l na cidade e 10,7 km/l na estrada, quando abastecido com etanol.

GARANTIA

A Ford concede três anos de garantia para motor e câmbio nos carros de uso particular. Se alguma unidade equipada com Powershift apresentou problema e foi reparada pela autorizada, essa proteção sobe para cinco anos ou 160 mil km. Fique atento ao registro no manual.

SEGURO*

O seguro de um EcoSport 2013, que ficava na média de 3% quando o SUV era novo, agora custa em torno de 6% do valor do usado. Isso é efeito dos cálculos de sinistro feitos pelas seguradoras em relação ao 0 km. Ainda assim, há muita variação na apólice, que pode chegar a 3%.

ATENÇÃO NA COMPRA

Para o engenheiro Rubens Venosa, o SUV 2013 é boa opção de compra, apesar dos problemas do Powershift. “O câmbio é rápido e preciso, mas virou um grande problema.” Os carros afetados tiveram o kit de embreagem trocado, com a garantia ampliada, o que estancou as reclamações.

*As cotações foram feitas pela Unior Seguros com base nos perfis de homens de 30 e 40 anos, solteiros e moradores da zona sul de São Paulo, sem bônus.

MANUAL DAS BOAS PRÁTICAS

CONFIRA AS RESPOSTAS DOS ESPECIALISTAS PARA AS DÚVIDAS MAIS FREQUENTES DE MANUTENÇÃO E USO DO CARRO

 ALEXANDRE IZO

1 Devo pisar na embreagem para ligar o carro?

Sim! Imagine que você deixou o seu carro estacionado com a frente bem próxima à parede. Sem perceber que o veículo está engatado, você dá a partida e o veículo "beija" o muro.

Mesmo em situações sem colisão, o tranco que o carro dá na partida engatado pode gerar pequenas avarias nas engrenagens ao longo do tempo.

"Ao pisar na embreagem para dar a partida, todos os movimentos do câmbio são aliviados e o motor de arranque também faz menos força para girar o motor", diz o engenheiro Rubens Venosa, da oficina Motor Max. A prática deixa a partida mais leve e com mais velocidade.

"Quando pisamos na embreagem para ligarmos um automóvel, o motor gira, mas a transmissão não. Sem precisar girar o volante do motor, a partida fica aliviada, preservando a vida útil da bateria e evitando o desgaste prematuro do motor de arranque", conclui Venosa.

2 Devo desligar o ar-condicionado antes de dar a partida no carro?

"Em geral, os carros mais antigos (carburetados) sofriam com esse problema quando não havia carga suficiente para girar o motor de arranque. Mas, há pelo menos dez anos, os carros já podem ser acionados mesmo se o ar estiver ligado", diz o mecânico de ar-condicionado automotivo da Arcon, Ernesto Miyazaki.

O especialista comenta que os sistemas mais modernos são preparados para atuar mesmo que não haja carga suficiente. Alguns modelos, inclusive, entram em "modo de segurança" para acionar

o compressor do ar-condicionado apenas quando a carga estiver ideal, momentos depois da partida. "Em algumas situações o carro nem vai ligar o ar e vai dar preferência para o motor", afirma o mecânico.

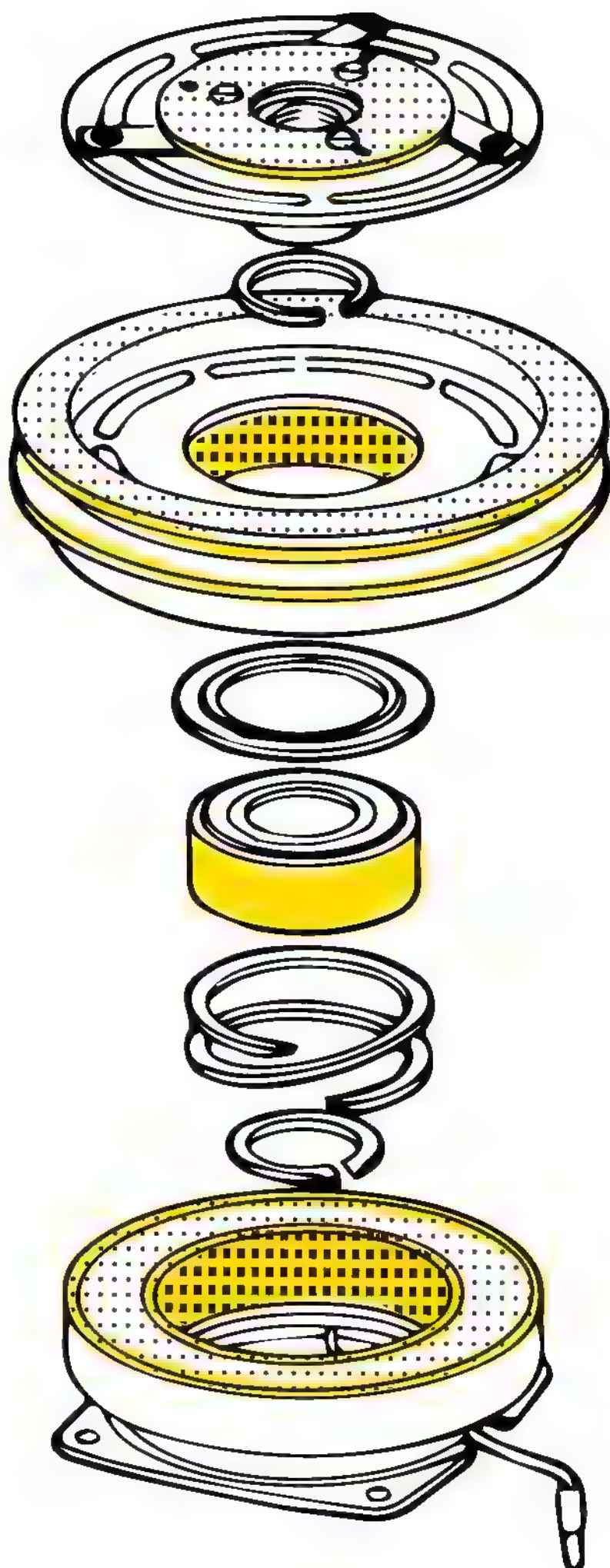
3 Posso dar tranco para ligar o carro?

"Costuma-se dar tranco no carro, em segunda marcha, quando a energia da bateria é insuficiente para dar a partida. O problema é que o recurso pode provocar um salto nos dentes da correia de distribuição, atingindo pistões e válvulas, causando prejuízo e a necessidade de se abrir o motor", diz o engenheiro da SAE Brasil, Francisco Satkunas.

"Outra consequência pode ser o salto de um ou mais canais da correia 'poly V', que leva a rompimento da peça. Isso vai impedir a refrigeração do motor, pois a bomba d'água deixará de funcionar, assim como o alternador, o compressor de ar-condicionado e até a direção hidráulica, se a bomba for acionada pela correia de acessórios", afirma o engenheiro.

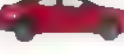
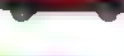
"Em raríssimos casos, tentar fazer o automóvel ligar no tranco pode até gerar 'calço hidráulico' (quando algum líquido entra nas câmaras de combustão, danificando pistões e bielas). Portanto, é melhor evitar essa prática", conclui Satkunas.

A melhor alternativa é buscar auxílio de um serviço de atendimento de emergência para dar uma nova carga para a ignição do carro e, assim que possível, checar em uma oficina se a bateria ainda está com a vida útil em dia ou se precisa ser trocada por uma nova.



MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de junho

		JULHO 2017	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO (%) JUN/MAIO
1	 CHEVROLET ONIX	5.234	6.881	6.998	21,5%
2	 HYUNDAI HB20	9.321	10.371	10.866	11,4%
3	 FORD KA	7.248	7.631	9.889	5,3%
4	 RENAULT PRISMA	6.300	7.421	49.269	17,6%
5	 VOLKSWAGEN GOL	6.236	6.841	49.269	9,4%
6	 TOYOTA COROLLA	6.281	6.691	42.111	6,8%
7	 RENAULT SANDERO	6.663	6.064	5.944	-8,9%
8	 FIAT MOBI	4.351	5.363	35.296	24,2%
9	 VOLKSWAGEN FOX	3.111	5.881	29.933	37,4%
10	 FIAT STRADA	3.861	5.081	32.661	44,8%
11	 FIAT TORO	5.028	4.931	34.877	-4,6%
12	 JEEP RENEGADE	3.661	4.881	25.811	44%
13	 HONDA HR-V	3.511	4.491	31.146	25,8%
14	 HYUNDAI CRETA	3.691	4.391	24.881	38,1%
15	 JEEP COMPASS	4.511	4.951	30.349	1%
16	 VOLKSWAGEN SAVEIRO	3.881	4.081	27.908	7,1%
17	 FIAT ARGO	3.235	4.081	9.039	25,9%
18	 VOLKSWAGEN VOYAGE	3.661	4.063	26.377	10,9%
19	 TOYOTA ETIOS	3.821	4.034	28.222	13,8%
20	 FIAT UNO	3.351	3.991	27.090	5,4%

*ACUMULADO ATÉ AGOSTO DE 2017

O MELHOR MÊS DO ANO

A indústria automotiva teve o melhor resultado do ano em agosto. As vendas de automóveis novos cresceram 17,8% em relação ao mesmo mês do ano passado e 17,3% ante julho. Para a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), a redução dos níveis de inadimplência e a volta da oferta do crédito ajudaram a restaurar a confiança do consumidor. Nesse contexto, a Chevrolet Onix também teve o seu melhor mês de vendas em 2017, com uma alta de 21,5% em seus emplacamentos. Mas não foi o único destaque da marca no mês. O sedã **Prisma** foi o quarto modelo mais vendido. As maiores altas foram da veterana **Fiat Strada** (+44,8%), que voltou à liderança do segmento de picapes, e dos utilitários compactos **Jeep Renegade** (+44) e **Hyundai Creta** (+38,1%). A cada mês, a categoria de SUVs fica mais disputada.

MELHORA NO CENÁRIO

O mercado não está fácil, mas, para alguns, não está tão complicada assim. A Chevrolet, por exemplo, não é apenas a marca mais vendida do Brasil, como ampliou sua participação no mercado para 18,1%, em agosto. Fiat, VW e Hyundai seguiram a alta do mercado, mas a **Nissan** superou as outras marcas. O aumento de 38,9% nas vendas podem ser atribuídas ao Kicks.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

	AGOSTO 2017	JULHO 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) AGO/JUL	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1 CHEVROLET	38.281	33.822	247.922	14,3%	18,2%
2 FIAT	29.303	24.714	8.998	18,5%	13,9%
3 VOLKSWAGEN	26.240	22.881	8.904	15,3%	12,5%
4 HYUNDAI	20.046	17.148	3.047	16,9%	9,5%
5 FORD	8.891	8.066	2.8099	15,4%	8,8%
6 TOYOTA	8.481	8.991	2.298	9,9%	8,7%
7 RENAULT	6.321	2.481	10.220	31,2%	7,8%
8 HONDA	1.831	9.961	6.881	19,9%	5,6%
9 JEEP	8.801	7.364	6.811	19,5%	4,2%
10 NISSAN	6.946	5.001	46.098	38,9%	3,3%
11 PEUGEOT	2.291	2.200	6.114	24%	1,3%
12 MITSUBISHI	2.490	2.029	14.339	22,7%	1,2%
13 CITROËN	1.881	1.711	5.003	10%	0,9%
14 MERCEDES	1.831	1.911	9.000	26,2%	0,7%
15 BMW	1.042	1.035	6.381	0,6%	0,5%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos dos carros
0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês e
desde o começo deste ano

HATCH COMPACTO

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET ONIX	18 513	116.982	21,5%
2 HYUNDAI HB20	10 377	70 836	11,4%
3 FORD KA	7.631	59 529	5,2%
4 VOLKSWAGEN GOL	6.663	49 269	9,4%
5 RENAULT SANDERO	6 236	51 594	-8,9%



Não bastasse ser líder, o Onix teve seu melhor mês de vendas

HATCH MÉDIO

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET CRUZE SPORT6	847	4.748	24,7%
2 TOYOTA PRIUS	544	1.596	169,3%
3 FORD FOCUS	495	2.994	28,9%
4 VOLKSWAGEN GOLF	351	3.108	18,5%
5 PEUGEOT 308	47	681	-16%



O híbrido Prius continua surpreendendo nas vendas. Superou até o Focus!

MONOVOLUME E PERUA

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET SPIN	2 089	15.358	0,9%
2 HONDA FIT	1.820	16.293	2,7%
3 CITROËN AIRCROSS	732	5 449	14,2%
4 F AT DOBLÔ	371	2.658	8,4%
5 F AT WEEKEND	295	2 511	1,7%



Com jeito de SUV, o Aircross tem ganhado terreno nos últimos meses. Especialmente na linha 2018

SEDÃ COMPACTO

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET PRISMA	7.412	49 269	17,6%
2 VW VOYAGE	4.063	26.137	10,9%
3 RENAULT LOGAN	3 269	16 362	49,6%
4 TOYOTA ETIOS SEDAN	3.187	20.413	23,1%
5 HYUNDAI HB20S	3.020	20.291	25,3%



Prestes a mudar de ano/modelo, o Logan embalou nas vendas com uma forcinha das promoções.

SEDÃ MÉDIO

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 TOYOTA COROLLA	6.678	42.116	6,8%
2 HONDA CIVIC	1.993	18.346	20,1%
3 CHEVROLET CRUZE	1.948	12.633	2,8%
4 VOLKSWAGEN JETTA	1.153	4.741	42,5%
5 FORD FOCUS SEDAN	670	3.840	15,9%



Finalmente a nova geração do Civic ultrapassou o Cruze. Mas foi por pouco! Porém, ninguém chega perto do Corolla

SEDÃ PREMIUM

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 MERCEDES CLASSE C	624	3 006	64,6%
2 FORD FUSION	405	2.862	-6,4%
3 BMW SÉRIE 3	378	2.219	-1,0%
4 AUD A3 SEDAN	255	1.823	54,5%
5 AUD A4	97	646	51,5%



O Classe C também teve um mês de banana. Passou o Fusion, que há meses estava na liderança

UTILITÁRIO

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 JEEP RENEGADE	4.576	25 541	44%
2 HONDA HR-V	4.419	31.146	25,8%
3 HYUNDAI CRETA	4 379	24 870	38,1%
4 NISSAN KICKS	3 469	18 707	40,2%
5 FORD ECOSPORT	2.726	18.372	86,2%



Parece que o facelift anou os emplacamentos do Eco, que voltou a subir no ranking

UTILITÁRIO PREMIUM

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 JEEP COMPASS	4.195	30 349	1,0%
2 TOYOTA SW4	1.011	8.343	-4,8%
3 HYUNDAI IX35	1.038	6.676	-1,3%
4 MITSUBISHI ASX	772	2 817	29,9%
5 MITSUBISHI OUTLANDER	592	3.240	23,6%



A ASX já foi mais popular. Nos últimos meses com uma ajudinha da publicidade voltou a vender mais.

PICAPE

MODELO	AGOSTO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO MENSAL
1 F AT STRADA	5.108	32.656	44,8%
2 F AT TORO	4.793	34 507	-4,6%
3 VOLKSWAGEN SAVEIRO	4.085	27 908	71%
4 TOYOTA HILUX	2.923	21.884	-4,6%
5 CHEVROLET S10	2.887	19 358	8%



A veterano Strada voltou à liderança do segmento, o qual costuma revezar com a Toro

PARECE QUE FOI ONTEM

A décima geração do Honda Civic é produzida em Sumaré (SP) desde agosto de 2016, mas há quem pense que o carro ainda é novato no Brasil. Apesar de completar o primeiro aniversário, o modelo com visual futurista conseguiu a proeza de manter os preços iguais aos da época do lançamento. Daqui, também saem as unidades exportadas para Argentina, Uruguai e Paraguai – ao todo, em um ano, foram produzidos cerca de 30 mil carros.

 **GABRIEL AGUIAR** (gagu.ar@edglobo.com.br)



QUAL É A VERSÃO PARA VOCÊ

A ampla gama do sedã média inclui uma das poucas opções com câmbio manual do segmento, enquanto as seis airbags e os controles de estabilidade e de tração vêm de série em todas as versões. Entretanto, a central multimídia com câmera de ré, Android Auto e Apple CarPlay só está disponível a partir da EXL. Por fim, se quiser os bonitos faróis com iluminação por leds, teto solar e o ótimo motor turbo de 173 cv, deverá levar (o caro) Touring.

Mix de vendas

De acordo com a própria Honda, as versões intermediárias EX e EXL detêm cerca de 65% do total de vendas. Já a opção topo de linha Touring fica com 20%, restando outros 15% para ambas configurações de entrada Sport (manual e CVT).

PREÇOS: ANTES E DEPOIS

VERSÕES	AGO. 2016	SET. 2017	VARIAÇÃO
Civic 2.0 Sport manual	R\$ 87.900	R\$ 87.900	0,0%
Civic 2.0 Sport CVT	R\$ 94.900	R\$ 94.900	0,0%
Civic 2.0 EX CVT	R\$ 98.400	R\$ 98.400	0,0%
Civic 2.0 EXL CVT	R\$ 105.900	R\$ 105.900	0,0%
Civic 1.5 turbo Touring CVT	R\$ 124.900	R\$ 124.900	0,0%

TEM DESCONTO NAS LOJAS?

Praticamente não há estoques do Civic nas concessionárias, o que significa que descontos são ainda mais raros nas negociações. Se é preciso sorte (e muita lábia) para conseguir abatimentos de até R\$ 1 mil, ao menos dá para "chorar" miúdas na hora da compra, como tapetes, protetor de cárter, película para vidros e documentação.

RECALL

Somente neste ano, a Honda já anunciou duas campanhas de recall por problemas nos airbags frontais. Entretanto, nenhuma delas envolveu a atual geração do sedã – por último, foram chamadas as unidades feitas entre 2001 e 2002. Nos EUA, o motor 2.0 também precisou ser reparado no início do ano passado, mas o defeito não afetou o modelo brasileiro.



Ergonomia da cabine, bom acabamento interno e espaço para os ocupantes

Boa dirigibilidade, graças à suspensão traseira multilink

Versão turbo é cara, mas compensa pelo desempenho e ótimo consumo – 11,8 km/l na cidade



Câmbio automático CVT não é capaz de simular tão bem as marchas e compromete a emoção ao volante

Faltam itens de conforto, como assistente de estacionamento e sistema Start-Stop

VENDAS PELO BRASIL DESDE SETEMBRO DE 2016*



"A Honda atinge o perfil com espírito jovem, que busca um carro ágil, esportivo e sofisticado. Com a versão Touring atendemos o cliente que busca tecnologia ainda mais avançada, desempenho e conforto que excedem os padrões da categoria." Marcos Martins, gerente comercial da Honda.

29.571

Tabela inteligente

Classificação dos carros de acordo com o desempenho, o preço e o consumo. Os dados são baseados em testes realizados em condições reais de uso.



Carro premium do ano



Sedã premium



Motor do ano 2.0 ou maior



Cupê

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125	113.990
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	192	128.990
A3 Sedan Attraction	1.4	F	A6	150	115.190
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	124.190
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220	156.190
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	AT7	122	128.990
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190	191.990
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190	165.990
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190	186.990
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	252	248.990
A5 Sportback Ambiente	2.0	G	A7	190	213.990
A5 Sportback Ambition	2.0	G	A7	190	239.990
A5 Sportback Ambition Plus	2.0	G	A7	190	268.990
A5 Sportback Attraction	2.0	G	A7	190	189.990
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252	300.990
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333	347.990
A6 Sedan Ambition Plus	3.0	G	AT7	333	372.990
A6 All Road	3.0	G	AT7	320	418.990
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310	425.990
A8 Longo	3.0	G	A8	310	511.990
A8 Longo	6.3	G	A8	500	867.990
A8 Sedan	4.0	G	A8	435	621.990
Q3 Attraction	1.4	F	AT6	150	150.990
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT6	150	146.990
Q3 Ambiente	1.4	F	AT6	150	164.990
Q3 Ambiente Plus	1.4	F	AT6	150	159.990
Q3 Ambition	1.4	F	AT6	150	170.190
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180	182.990
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220	210.990
Q5 Attraction	2.0	G	AT7	252	244.990
Q5 Ambiente	2.0	G	AT7	252	274.990
Q5 Ambition	2.0	G	AT7	252	292.990
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333	416.990
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333	416.990
RS Q3	2.5	G	AT7	310	332.990
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560	689.990
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560	750.990
R8 Coupé Plus	5.2	G	AT7	550	1.170.990
S8 Sedan	4.0	G	A8	605	889.990
TT Coupé Attraction	2.0	G	AT6	230	233.990
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230	267.990
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230	285.990
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286	318.990
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	336.990
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	327.990

Continental Flying Spur	6.0	G	A8	560	920.000
Continental GT V8	4.0	G	A8	507	925.000
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	985.000
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507	1.120.000
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	1.295.000
Continental GT Conversível 2p.	6.0	G	A8	567	1.296.000
New Flying V8	4.0	G	A8	528	1.450.000



M140i	3.0	G	A8	340	284.950
220 Active Tourer	2.0	F	A8	192	171.950
320i Sport	2.0	F	A8	184	164.950
320i Sport GP	2.0	F	A8	184	175.950
320i M Sport	2.0	F	A8	184	189.950
320i GT Sport	2.0	G	A8	184	199.950
328i Sport GP	2.0	F	A8	245	211.950
328i M Sport	2.0	F	A8	245	249.950
430i Gran Coupé M Sport	2.0	G	A8	252	279.950
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	294.950
530i M Sport	2.0	G	A8	252	314.950
540i M Sport	2.0	G	A8	252	399.950
750Li M Sport	4.4	G	A8	450	759.950
i3 Rex	E	H	A1	170	169.950
i3 Rex Full	E	H	A1	170	179.950
i8	H	H	A6	367	799.950
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370	379.950
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	184.950
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	199.950
X1 sDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	219.950
X3 xDrive20i X Line	2.0	G	A8	184	254.950
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	325.950
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245	324.950
X5 xDrive35i Full	3.0	G	A8	306	419.950
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258	429.950
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	436.950
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	439.950
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	446.950
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	454.950
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.0	G	A8	306	464.950



Celer	1.5	F	M5	108	38.990
Celer	1.5	F	M5	108	40.490
Celer Act	1.5	F	M5	108	41.490
Celer Sedan Act	1.5	F	M5	108	43.490
New QQ Smile	1.0	F	M5	75	25.990
New QQ Look	1.0	F	M5	75	29.990
New QQ Act	1.0	F	M5	75	31.490



SUV de luxo



Este selo indica os eleitos no Qual Comprar, edição especial com análise de todos os carros de até R\$ 350 mil à venda no país



O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS:

M Câmbio manual	A Câmbio automático	AT Câmbio automatizado	TD Transmissão direta	CVT Transmissão continuamente variável
------------------------	----------------------------	-------------------------------	------------------------------	---

LEGENDA:

G Gasolina	F Flex	D Diesel	H Híbrido	E Elétrico	SC Supercharged	* Preço em dólar
CE Cabine estendida	CS Cabine simples	CD Cabine dupla	O Opcional comum a todas as versões			

VEICULOS

Comaro SS	6 2	G	A6	406	310 000
Comaro Conversive SS Conversivel	6 2	G	A6	406	343.000
Cobalt LT	1 4	F	M5	102	57 190
Cobalt LTZ	1 4	F	M5	102	62 890
Cobalt LTZ	1 8	F	M5	111	64 390
Cobalt LTZ	1 8	F	A6	111	68.570
Cobalt Elite	1 8	F	A6	108	71.490
Cruze Sport6 LT	1 8	F	A6	144	91.890
Cruze Sport6 LTZ	1 8	F	A6	144	103 990
Cruze Sedan LT	1 4	F	A6	153	92 990
Cruze Sedan LTZ	1 4	F	A6	153	104 990
Montana LS	1 4	F	M5	99	47 690
Montana Sport	1 4	F	M5	99	57 890
Onix Joy	1 0	F	M6	80	41 690
Onix LT	1 0	F	M6	80	46 150
Onix LT	1 4	F	M6	106	51 050
Onix LT	1 4	F	A6	106	56 190
Onix LTZ	1 4	F	M6	106	56 650
Onix LTZ	1 4	F	A6	106	61.950
Onix Activ	1 4	F	M6	106	59 950
Onix Act v	1 4	F	A6	106	65.250
Onix Effect	1 4	F	M6	106	54 990
Prisma Joy	1 0	F	M6	80	45 790
Prisma LT	1 4	F	M6	106	55 190
Prisma LT	1 4	F	A6	106	60 550
Prisma LTZ	1 4	F	M6	106	60 990
Prisma LTZ	1 4	F	A6	106	67 050
S10 CD LT	2 5	F	M6	206	107 990
S10 CD LTZ	2 5	F	M6	206	122 990
S10 CD LT 4x4	2 5	F	A6	206	116 990
S10 CD LTZ 4x4	2 5	F	A6	206	130 990
S10 CS LS	2 8	D	M6	200	118.110
S10 CD LT	2 8	D	M6	200	133.460
S10 CD LT 4x4	2 8	D	M6	200	146 690
S10 CD LT 4x4	2 8	D	A6	200	153 990
S10 CD LS 4x4	2 8	D	M6	200	130 690
S10 CD LTZ 4x4	2 8	D	A6	200	171 990
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2 8	D	M6	200	111 690
S10 CD High Country Turbo 4x4	2 8	D	A6	200	179 990
Spin LS	1 8	F	M6	108	59 990
Spin LT	1 8	F	M5	108	63 590
Spin LTZ	1 8	F	M5	108	69 990
Spin LTZ	1 8	F	A6	108	73 990
Spin Activ	1 8	F	A6	108	73 490
Spin Advantage	1 8	F	A6	108	68.670
Tracker LT	1 4	F	A6	153	82 990
Tracker LTZ	1 4	F	A6	153	93 490
Trailblazer LTZ	3 6	G	A6	277	173 990
Trailblazer LTZ	2 8	D	A6	200	205.990

300C	3 6	G	A8	296	224 900
------	-----	---	----	-----	---------

VEICULOS

Aircross Start	1 6	F	M5	122	56 490
Aircross Business	1 6	F	M5	122	61 695
Aircross Salomon	1 5	F	M5	122	63.435
Aircross Live	1 5	F	M5	93	63 990
Aircross Feel	1 6	F	M5	122	65 945
Aircross Live	1 6	F	A4	122	67 990
Aircross Salomon	1 6	F	A4	122	68 515
Aircross Feel	1 6	F	A4	122	69 990
Aircross Shine Business	1 6	F	A4	122	69 990
Aircross Shine	1 6	F	A4	122	76 700
C3 Attraction	1 6	F	A6	118	58 540
C3 PureTech Origine	1 2	F	M5	90	48 490
C3 PureTech Attraction	1 2	F	M5	90	52 540
C3 PureTech Tendence	1 2	F	M5	90	55 940
C3 Style Edition	1 2	F	A4	90	61 480
C3 Tendence	1 6	F	A6	118	61 940
C3 Exclusive	1 6	F	A6	118	65 490
C4 Lounge Origine Business	1 6	F	A6	173	69 990
C4 Lounge Origine	1 6	F	M6	173	75 590
C4 Lounge Origine	1 6	F	A6	173	86 290
C4 Lounge S	1 6	F	A6	173	85 990
C4 Lounge Tendence	1 6	F	A6	173	90 290
C4 Lounge Exclusive	1 6	F	A6	173	99.790
C4 Picasso Seduction	1 6	G	A6	165	121.400
C4 Picasso Intensive	1 6	G	A6	165	132.000
Grand C4 Picasso Seduction	1 6	G	A6	165	131.400
Grand C4 Picasso Intensive	1 6	G	A6	165	142 000

Journey R/T	3 6	G	A6	280	142 900
-------------	-----	---	----	-----	---------

VEICULOS

Cal fórnio T	3 9	G	AT7	560	1 900 000
F12 Berlinetta	6 3	G	AT7	740	3 600 000
488 GTB	3 9	G	AT7	670	2.700 000
488 Spider	3 9	G	AT7	670	3.400.000

VEICULOS

500 Cult	1 4	F	M5	88	61.396
Argo Drive	1 0	F	M5	77	46 800
Argo Drive	1 3	F	M5	109	53 900
Argo Drive	1 3	F	AT5	109	58 900
Argo Precision	1 8	F	M5	139	61 800
Argo HGT	1 8	F	M5	139	64 600
Argo Precision	1 8	F	A6	139	67 800
Argo HGT	1 8	F	A6	139	70 600
Doblo Adventure	1 8	F	M5	132	90 900
Doblo Essence	1 8	F	M5	86	82 000
Doblo Essence (7 lugares)	1 8	F	M5	132	83 500
Fiorino	1 4	F	M5	88	56 060
Fiorino Hard Working EVO	1 4	F	M5	88	63 460
Grand Siena Attractive	1 0	F	M5	75	44 900
Grand Siena Attractive	1 4	F	M5	88	52 280
Grand Siena	1 6	F	M5	115	54.250
Grand Siena Essence	1 6	F	M5	115	57 640
Grand Siena	1 6	F	AT5	115	58 210
Grand Siena Essence	1 6	F	AT5	115	62.100
Mobi Easy	1 0	F	M5	75	34 210
Mobi Like	1 0	F	M5	75	39.780
Mobi Way	1 0	F	M5	75	41.260
Mobi Drive	1 0	F	M5	77	41.260
Mobi Drive	1 0	F	AT5	77	45 450
Uno Drive	1 0	F	M5	77	43 620
Uno Way	1 0	F	M5	77	44 810
Uno Way	1 3	F	M5	109	49 860
Uno Sporting	1 3	F	M5	109	51.850
Uno Sporting Dualogic	1 3	F	AT5	109	54.430
Pala Fire	1 0	F	M5	75	34 680
Pala Fire Way	1 0	F	M5	75	36.100
Pala Attractive	1 0	F	M5	75	45 240
Pala Attractive	1 4	F	M5	88	49 040
Pala Essence	1 6	F	M5	117	54 270
Pala Sporting	1 6	F	M5	117	56 960
Punta Attractive	1 4	F	M5	85	53 310
Punta Essence	1 6	F	M5	115	59.410
Punta Essence Dualogic	1 6	F	M5	115	63.670
Punta Backmotion	1 8	F	M5	130	65 670
Punta Backmotion Dualogic	1 8	F	M5	130	69 680
Strada Working	1 4	F	M5	86	47.250
Strada Hard Working	1 4	F	M5	86	53.490
Strada Hard Working CE	1 4	F	M5	86	60 240
Strada Hard Working CD	1 4	F	M5	86	63 740
Strada Adventure CE	1 8	F	M5	132	71 990
Strada Adventure CD	1 8	F	M5	132	75 490
Toro Freedom	1 8	F	A6	139	88 980
Toro Freedom	2 4	F	A9	170	100.270
Toro Freedom	2 0	D	M6	170	105.350
Toro Freedom 4x4	2 0	D	M6	170	113.670
Toro Freedom 4x4	2 0	D	A9	170	118 740
Toro Volcano	2 0	D	A9	170	131 940
Weekend Attractive	1 4	F	M5	86	58 600
Weekend Adventure	1 8	F	M5	132	73.660

VEICULOS

EcoSport SE	1 5	F	M5	115	73 990
EcoSport SE	1 5	F	A6	115	78 990
EcoSport FreeStyle	1 5	F	M5	115	81 490
EcoSport FreeStyle	1 6	F	A6	115	86 490
EcoSport Titanium	2 0	F	A6	146	93 990
Edge Titanium	3 5	G	A6	284	236 100
Focus SE	1 6	F	M5	135	74 600
Focus SE Plus	1 6	F	M5	135	84 900
Focus SE Plus	2 0	F	AT6	178	89 900
Focus Titanium Powershift	2 0	F	AT6	178	100 900
Focus Titanium Plus Powershift	2 0	F	AT6	178	106 900
Focus Fastback SE	2 0	F	AT6	178	81 900
Focus Fastback SE Plus	2 0	F	AT6	178	89 900
Focus Fastback Titanium	2 0	F	AT6	178	99.900



Focus Fastback Titanium Plus	2.0	F	AT6	178	105.900
Fusion SE	2.5	F	A6	175	119.900
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234	125.900
Fusion EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234	155.900
Fusion EcoBoost FWD	2.0	G	A6	234	138.900
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT	190	160.900
Ka SE	1.0	F	M5	85	44.780
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85	46.290
Ka SEL	1.0	F	M5	85	50.090
Ka SE	1.5	F	M5	105	49.090
Ka SE Plus	1.5	F	M5	105	50.590
Ka SEL	1.5	F	M5	105	54.390
Ka Trail	1.0	F	M5	85	48.190
Ka Trail	1.5	F	M5	110	52.490
Ka + SE	1.0	F	M5	85	47.790
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	49.890
Ka + SEL	1.0	F	M5	85	53.990
Ka + SE	1.5	F	M5	110	52.390
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	54.490
Ka + SEL	1.5	F	M5	110	58.590
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	61.490
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	53.660
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	56.590
New Fiesta SE Plus Direct	1.6	F	AT6	128	58.490
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	58.590
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	59.790
New Fiesta SE EcoBoost	1.0	G	AT6	125	66.090
New Fiesta SE Powershift	1.6	F	AT6	128	63.190
New Fiesta Titanium	1.6	F	M5	128	65.490
New Fiesta Titanium Powershift	1.6	F	AT6	128	68.990
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	73.090
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1.0	G	AT6	125	73.990
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	0	66.490
New Fiesta SE	1.6	F	A6	0	72.290
New Fiesta Titanium	1.6	F	A6	0	78.690
New Fiesta Titanium Plus	1.6	F	A6	0	80.890
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	106.990
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	118.420
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	126.490
Ranger XLS 4x4	2.2	D	M6	160	148.850
Ranger XLS 4x4	2.2	D	A6	160	156.700
Ranger Sportrac 4x4	2.2	D	A6	160	162.990
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	174.990
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	188.890

HONDA

Accord EX	3.5	G	A6	280	162.500
City DX	1.5	F	M5	116	60.900
City DX	1.5	F	CVT	116	66.400
City EX	1.5	F	CVT	116	75.700
City LX	1.5	F	CVT	116	69.000
City EXL	1.5	F	CVT	116	81.400
Civic Sport	2.0	F	M6	155	87.900
Civic Sport	2.0	F	CVT	155	94.900
Civic EX	2.0	F	CVT	155	98.400
Civic EXL	2.0	F	CVT	155	105.900
Civic Touring	1.5	G	CVT	173	124.900
CR V EXL 4WD	2.0	F	A5	155	148.000
Fit DX	1.5	F	M5	116	58.700
Fit Personal	1.5	F	CVT	116	68.700
Fit LX	1.5	F	CVT	116	70.100
Fit EX	1.5	F	CVT	116	75.600
Fit EXL	1.5	F	CVT	116	80.900
HR V LX	1.8	F	M6	140	80.900
HR V LX	1.8	F	CVT	140	87.900
HR V EX	1.8	F	CVT	140	94.600
HR V EXL	1.8	F	CVT	140	102.900
HR V Touring	1.8	F	CVT	140	107.900
WR V EX	1.5	F	CVT	116	79.400
WR V EXL	1.5	F	CVT	116	83.400
WR V EXL	1.5	F	CVT	116	83.400

MONOVOLUME

Azera	3.0	G	A6	250	179.990
Creta Attitude	1.6	F	M6	130	73.990
Creta Pulse	1.6	F	M6	130	78.790
Creta Pulse	1.6	F	A6	130	85.740
Creta Pulse	2.0	F	A6	166	92.490
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	99.990
Elantra Básica	2.0	F	A6	178	84.900
Elantra Special Edition	2.0	F	A6	178	103.990
Elantra Top	2.0	F	A6	178	114.990
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	196.702
HB20 Comfort	1.0	F	M5	80	43.000

HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	46.330
HB20 HB20 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	49.630
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	50.330
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.0	F	M5	80	47.880
HB20 Comfort Plus blueMedia Turbo	1.0	F	M6	105	51.880
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	52.880
HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	57.380
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	58.980
HB20 HB20 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	60.680
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	62.430
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	65.230
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	50.265
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	54.015
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	54.265
HB20S Comfort Plus blueMedia Turbo	1.0	F	M6	80	55.815
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M6	128	56.815
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	61.315
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	M6	128	58.415
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	62.915
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	65.115
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	69.265
HB20X Style	1.6	F	M6	128	59.845
HB20X Style	1.6	F	A6	128	64.345
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	70.045
ix35 Entrada	2.0	F	A6	167	99.990
ix35 GL	2.0	F	A6	167	109.050
ix35 GLS	2.0	F	A6	167	131.290
Tucson GLS	2.0	F	A4	146	74.990
New Tucson GL	1.6	G	A7	177	138.900
New Tucson GLS	1.6	G	A7	177	147.900
New Tucson Edição Especial	1.6	G	A7	177	159.600

JAC

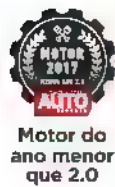
J5	1.5	G	M5	125	60.990
J6 7S	2.0	F	M5	160	66.990
T40	1.5	F	M5	127	56.990
T5	1.5	F	M6	127	67.990
T5 CVT	1.5	G	CVT	127	72.990
T6	2.0	F	M5	160	74.990
T8	2.0	G	M5	175	109.900

JAGUAR

F Pace Prestige	2.0	D	A8	180	309.700
F Pace R Sport	3.0	G	A8	340	360.900
F Pace S	3.0	G	A8	380	406.300
F Pace First Edition	3.0	G	A8	380	416.400
F Type Coupé S	3.0	G	A8	380	537.793
F Type Coupé	3.0	G	A8	340	459.092
F Type Cabrio S	3.0	G	A8	380	543.071
F Type Coupé R AWD	5.0	G	A8	550	782.757
F Type Coupé SVR	5.0	G	A8	575	883.112
F Type Coupé British Design Edition	3.0	G	A8	380	537.968
F Type Cabrio British Design Edition	3.0	G	A8	380	546.760
XE Turbo Pure	2.0	G	A8	240	192.360
XE Turbo R Sport	2.0	G	A8	240	219.560
XE S	3.0	G	A8	340	327.360
XF Prestige	2.0	G	A8	240	253.120
XF R Sport	2.0	G	A8	240	273.620
XF S	3.0	G	A8	380	368.620
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340	472.400
XJ R Sport	3.0	G	A8	340	511.255

Jeep

Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271	169.990
Cherokee Limited	3.2	G	A9	271	184.990
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271	199.990
Compass Sport	2.0	F	A6	166	105.990
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	114.490
Compass Limited	2.0	F	A6	166	131.990
Compass Longitude 4X4	2.0	D	A9	170	141.290
Compass Limited 4X4	2.0	D	A9	170	157.990
Compass Trailhawk 4X4	2.0	D	A9	170	158.990
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	A8	286	194.900
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286	279.900
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241	289.900
Renegade PCD	1.8	F	A6	139	69.990
Renegade Custom	1.8	F	M5	139	74.490
Renegade Sport	1.8	F	M5	139	82.990
Renegade Sport	1.8	F	A6	139	89.990
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139	94.990
Renegade Limited	1.8	F	A6	139	99.990
Renegade Night Eagle	1.8	F	A6	139	96.490
Renegade Custom 4X4	2.0	D	A9	170	108.990



Renegade Sport	2.0	D	A9	170	117.990
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170	118.690
Renegade Night Eagle 4X4	2.0	D	A9	170	120.190
Renegade Limited 4X4	2.0	D	A9	170	124.990
Renegade Trailhawk	2.0	D	A9	170	129.990
Wrangler Sport	3.6	G	A5	284	194.490
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	A5	284	204.990

FORD

Cerato EX	1.6	F	A6	128	79.990
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270	259.900
Mohave EX	3.0	D	A8	256	239.990
Picanto EX	1.0	F	M5	80	40.990
Picanto EX	1.0	F	A4	80	51.990
Quoris EX	3.8	G	A8	294	269.900
Soul EX	1.6	F	A6	128	87.990
Sportage LX	2.0	F	A6	167	112.990
Sportage EX	2.0	F	A6	167	139.990
Sorento EX	3.3	G	A6	270	209.990
Bongo STD	2.5	D	M6	130	73.990

FORD

Aventador LP 700 4	6.5	G	AT7	709	4.100.000
Aventador LP 700 4 Roadster	6.5	G	AT7	709	4.900.000
Huracán LP 610 4	5.2	G	AT7	610	2.600.000
Huracán LP 610 4 Spyder	5.2	G	A7	610	3.300.000

LAND ROVER

Discovery Si6 SE	3.0	G	A8	340	358.000
Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258	363.000
Discovery Si6 HSE	3.0	G	A8	340	384.000
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258	389.000
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	A8	340	424.000
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258	429.000
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	A8	340	464.000
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	A8	258	465.000
Discovery Sport SE	2.0	G	A9	240	221.996
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180	240.596
Discovery Sport HSE	2.0	G	A9	240	245.196
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180	270.496
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	A9	240	277.996
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	A9	180	301.696
Range Rover Evoque SE	2.0	G	A9	240	228.500
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	A9	240	243.500
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	A9	180	249.500
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	A9	240	252.900
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic Conversivel	2.0	G	A9	240	292.500
Range Rover Sport V6 S/CSE	3.0	G	A8	340	370.500
Range Rover Sport SDV6 S	3.0	D	A8	306	392.100
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	306	422.400
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	306	467.600
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	A8	306	496.200
Range Rover Sport V6 S/C A/B Dynamic 380PS	3.0	G	A8	380	502.700
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	A8	510	526.200
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	A8	339	537.300
Range Rover Sport SVR	5.0	G	A8	550	725.100
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258	567.400
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	340	677.500
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	A8	340	705.700
Range Rover Vogue AB	5.0	G	A8	510	738.900
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	A8	339	782.100
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	A8	510	788.400
Range Rover Vogue SV Autobiography Dynamic	5.0	G	A8	550	899.000
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550	1.068.800

MINI

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136	135.150
CT 200h	1.8	H	CVT	136	152.900
NX 200t	2.0	G	A6	238	229.470
NX 200t F Sport	2.0	G	A6	238	252.270
ES 350	3.5	G	A6	277	274.800
RX 350	3.5	G	A8	305	340.700
RX 350 F Sport	3.5	G	A8	305	358.540
LS 460L	4.6	G	A6	347	701.990

MINI

530	1.5	G	M5	103	37.990
530 Talent	1.5	G	M5	103	39.990
X60 Talent	1.8	G	M5	128	67.990
X60 VIP	1.8	G	CVT	128	77.990

MASERATI

Ghibli	3.0	G	A8	330	590.000
Levante	3.0	G	A8	350	650.000
Ghibli SQ4	3.0	G	A8	410	690.000
Levante S	3.0	G	A8	430	750.000
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460	980.000
GranCabrio	4.7	G	A6	460	1.100.000
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	A6	460	1.100.000
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530	1.350.000

MERCEDES-BENZ

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381	318.900
AMG C 43	3.0	G	A9	367	379.900
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367	388.900
AMG C 63	4.0	G	A7	510	495.900
AMG C 63 Coupé	4.0	G	A7	510	559.900
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510	551.900
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	559.900
AMG GLS 63 4MATIC	5.4	G	A7	612	890.900
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381	344.900
AMG F 43 4M	3.0	G	A9	401	499.900
AMG E 63 S 4M	4.0	G	A9	612	699.900
AMG G 63	5.5	G	A7	571	999.900
AMG GLE 63 4M	5.5	G	A7	410	644.900
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	359.900
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362	390.900
AMG GLE 43	5.4	G	A9	557	499.900
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557	509.900
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	A9	557	669.900
AMG GT C Roadster	4.0	G	A7	462	1.096.900
AMG GT R Coupé	4.0	G	A7	462	1.235.900
AMG GT S	4.0	G	A7	462	954.900
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585	919.900
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	A7	585	1.076.900
AMG SLC 43	3.0	G	A9	367	380.900
A 200 ff	1.6	F	AT7	156	149.900
A 250 Sport	2.0	G	AT7	218	210.900
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	160.900
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156	178.900
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156	178.900
C 180 Coupé Avantgarde	1.6	F	A7	156	187.900
C 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	205.900
C 300 Sport	2.0	G	A9	245	248.900
C 250 Coupé Sport	2.0	G	A7	211	275.900
C 300 Estate	2.0	G	A9	245	273.900
C 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	317.900
CLA 200 ff	1.6	F	A7	156	172.900
CLA 250 Sport 4MATIC	2.0	G	A7	211	230.900
CLS 400	3.5	G	A7	308	420.900
E 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	329.900
E 250 Exclusive	2.0	G	A9	211	339.900
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	158.900
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	175.900
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	203.900
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	232.900
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	270.900
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211	304.900
GLC 250 4M Coupé Highway	2.0	G	A9	211	303.900
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	A9	211	317.900
GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	A9	258	368.900
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	A9	258	430.900
GLE 400 4M Highway	3.0	G	A9	333	442.900
GLS 350 d 4M	3.0	D	A9	258	447.900
GLS 500 4M	4.6	G	A9	455	678.900
Maybach S 500	4.7	G	A7	455	1.265.900
S 65L	6.0	G	A7	630	1.166.900
S 63L	4.0	G	M7	612	974.900
S 560 L	4.0	G	A9	469	769.900
SL 400	3.0	G	A9	367	623.900
SLC 300	2.0	G	A9	245	310.900

MINI

Cooper Top 3 P	1.5	G	A6	136	124.950
Cooper 3p.	1.5	G	A6	136	114.950
Cooper 5p.	2.0	G	A6	192	130.950
Cooper S Exclusive 5p	2.0	G	A6	192	134.950
Cooper S Top 3p.	2.0	G	A6	192	147.950
Cooper S Exclusive 3 P	2.0	G	A6	192	128.950
Cooper S Top 5p	2.0	G	A6	192	153.950
Cooper S Clubman Exclusive	2.0	G	A8	192	152.950
Cooper S Cabrio	2.0	G	A6	192	164.950
Cooper S Clubman Top	2.0	G	A8	192	179.950
Cooper S Serie Especial	2.0	G	A6	192	149.950



John Cooper Works 3p	2 0	G	A6	231	169.950
Cooper Countryman	1 5	G	A8	136	144.950
Cooper Countryman S	2 0	G	A8	192	164.950
Cooper Countryman S ALL4	2 0	G	A8	192	192.950

SEAT

ASX 2WD	2 0	F	CVT	170	97.990
ASX Outdoor	2 0	F	CVT	170	106.990
ASX AWD	2 0	F	CVT	170	113.990
ASX S AWD	2 0	F	CVT	160	122.990
200 Triton GL	3 2	D	M5	180	108.990
200 Triton GLX	3 2	D	M5	180	114.990
200 Triton	3 5	F	A5	180	129.990
200 Triton Sport GLS	2 4	D	M6	190	131.990
200 Triton Outdoor	3 2	D	A5	180	133.990
200 Triton	3 2	D	M5	180	137.990
200 Triton Savana	3 2	D	M5	180	138.990
200 Triton Savana	3 2	D	A5	180	146.990
200 Triton	3 2	D	A5	180	149.990
200 Triton Sport HPE	2 4	D	A5	190	154.990
200 Triton Sport HPE Top	2 4	D	A5	190	174.990
Lancer Hi	2 0	G	CVT	160	79.990
Lancer Hi E	2 0	G	CVT	160	92.990
Lancer GT	2 0	G	CVT	160	88.190
Outlander Gasolina	2 0	G	CVT	160	135.990
Outlander	3 0	G	A6	240	162.990
Outlander GT Full Technology Pack	3 0	G	A6	240	175.990
Outlander	2 2	D	A6	165	181.990
Outlander Comfort	2 0	G	CVT	160	142.990
Outlander Diesel	2 2	D	A6	165	199.990
Pajero Outdoor	3 2	D	A5	180	165.990
Pajero HPE	3 5	F	A4	205	165.990
Pajero HPE	3 2	D	A5	180	194.990
Pajero Full HPE 3p 4x4	3 8	G	A5	250	197.990
Pajero Full HPE 3p 4x4	3 2	D	A5	200	214.990
Pajero Full HPE 4x4	3 8	G	A5	250	227.990
Pajero Full HPE 4x4	3 2	D	A5	200	248.990

NISSAN

Frontier LE 4x4	2 3	D	A7	190	166.700
Kicks SV	1 6	F	CVT	114	86.990
Kicks S	1 6	F	M5	114	71.990
Kicks S	1 6	F	CVT	114	80.490
Kicks SL	1 6	F	CVT	114	95.990
March S	1 0	F	M5	74	44.490
March SV	1 0	F	M5	74	46.490
March S	1 6	F	M5	111	47.990
March SV	1 6	F	M5	111	50.990
March SL	1 6	F	M5	111	54.990
March SV	1 6	F	CVT	111	56.990
March SL	1 6	F	CVT	111	60.990
Sentra S	2 0	F	CVT	111	82.900
Sentra SV	2 0	F	CVT	140	90.900
Sentra SL	2 0	F	CVT	140	103.900
Versa S	1 0	F	M5	77	49.990
Versa	1 0	F	M5	77	47.990
Versa S	1 6	F	M5	111	53.190
Versa SV	1 6	F	M5	111	55.990
Versa SV	1 6	F	CVT	111	60.990
Versa SL	1 6	F	M5	111	62.990
Versa SL	1 6	F	CVT	111	67.340
Versa Unique	1 6	F	CVT	111	68.840

PEUGEOT

208 Active BVM	1 2	F	M5	90	52.990
208 Active Pack	1 2	F	M5	90	55.990
208 Allure BVM	1 2	F	M5	90	60.290
208 Sport BVM	1 6	F	M5	122	64.490
208 Allure BVA	1 6	F	A6	122	65.990
208 Griffe BVA	1 6	F	A6	122	70.490
208 GT	1 6	F	M6	173	84.490
308 Allure THP	1 6	D	A6	173	91.490
308 Griffe THP	1 6	D	A6	173	98.590
308 Business THP	1 6	F	A6	173	85.990
408 Business THP	1 6	F	A6	173	85.990
408 Griffe THP	1 6	F	A6	173	98.590
2008 Allure BVM	1 6	F	M5	122	72.990
2008 Allure BVA	1 6	F	A6	122	78.590
2008 Crossway BVA	1 6	F	A6	118	87.190
2008 Griffe BVM	1 6	F	M6	122	79.990
2008 Griffe THP	1 6	F	M6	173	89.990
2008 Griffe BVA	1 6	F	A4	122	85.190
3008 Griffe THP	1 6	G	A6	165	139.990

FIAT

718 Boxter	2 0	G	AT7	300	374.000
718 Boxter S	2 5	G	AT7	350	473.000
718 Cayman	2 0	G	A7	350	352.000
718 Cayman S	2 5	G	A7	350	453.000
911 Carrera	3 0	G	AT7	370	516.000
911 Carrera 4	3 0	G	AT7	370	550.000
911 Carrera 4 Cabriolet	3 0	G	AT7	370	598.000
911 Carrera 4 GTS	3 0	G	AT7	450	728.000
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	770.000
911 Carrera 4S	3 0	G	AT7	420	697.000
911 Carrera Cabriolet	3 0	G	AT7	370	564.000
911 Carrera 4S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	742.000
911 Carrera GTS	3 0	G	AT7	450	694.000
911 Carrera GTS Cabriolet	3 0	G	AT7	450	736.000
911 Carrera S	3 0	G	AT7	420	663.000
911 Carrera S Cabriolet	3 0	G	AT7	420	708.000
911 Targa 4	3 0	G	AT7	370	598.000
911 Targa 4S	3 0	G	AT7	420	742.000
911 Targa 4 GTS	3 0	G	AT7	450	770.000
911 Turbo	3 8	G	AT7	540	1.024.000
911 Turbo Cabriolet	3 8	G	AT7	540	1.072.000
911 Turbo S	3 8	G	AT7	580	1.260.000
911 Turbo S Cabriolet	3 8	G	AT7	580	1.304.000
Cayenne	3 6	G	A8	300	399.000
Cayenne Platinum Edition	3 6	G	A8	300	389.000
Cayenne GTS	3 6	G	A8	440	619.000
Cayenne S	3 6	G	A8	420	500.000
Cayenne S E Hybrid Platinum Edition	3 0	H	A8	416	422.000
Cayenne Turbo	4 8	G	A8	500	728.000
Cayenne Turbo S	4 8	G	A8	570	960.000
Macan	2 0	G	AT7	252	344.000
Macan S	3 0	G	A7	340	431.000
Macan GTS	3 0	G	A7	360	491.000
Macan Turbo	3 6	G	A7	400	547.000
Panamera	3 0	G	A7	330	559.000
Panamera 4	3 0	G	A8	330	581.000
Panamera 4 Executive	3 0	G	A8	330	612.000
Panamera 4 Sport Turismo	3 0	G	A8	334	593.000
Panamera 4 S Sport Turismo	2 9	G	A8	446	711.000
Panamera 4S	3 0	G	A8	440	758.000
Panamera 4S Executive	3 0	G	A8	440	807.000
Panamera Turbo Sport Turismo	4 0	G	A8	550	988.000
Panamera Turbo Executive	4 0	G	A8	550	1.005.000
Panamera Turbo	4 0	G	A8	550	981.000

FIAT

2500 Laramie	6 7	G	A6	330	261.990
--------------	-----	---	----	-----	----------------

RENAULT

Captur Zen	1 6	F	M5	120	80.090
Captur Intense	2 0	F	A4	148	93.490
Captur Zen	1 6	F	CVT	120	86.090
Captur Intense	1 6	F	CVT	120	89.590
Duster Expression	1 6	F	M5	120	69.490
Duster Expression	1 6	F	CVT	120	76.990
Duster Dynamique	1 6	F	M5	120	74.990
Duster Dynamique	2 0	F	M6	148	85.790
Duster Dynamique	1 6	F	CVT	120	80.490
Duster Dynamique	2 0	F	A6	148	86.740
Duster Dynamique 4x4	2 0	F	M6	148	88.290
Duster Dakar I S Ce	1 6	F	M6	120	75.590
Duster Dakar I	2 0	F	A6	148	86.390
Duster Dakar II 4x4	2 0	F	M6	148	88.890
Duster Oroch Expression	1 6	F	M5	115	73.150
Duster Oroch Dynamique	1 6	F	M5	115	76.950
Duster Oroch Dynamique	2 0	F	M6	148	81.050
Duster Oroch Dynamique Automático	2 0	F	A4	148	83.050
Fluence Dynamique Plus	2 0	F	CVT	143	99.350
Fluence Privilege	2 0	F	CVT	143	108.300
Kwid Intense	1 0	F	M5	70	39.990
Kwid Life	1 0	F	M5	70	29.990
Kwid Zen	1 0	F	M5	70	35.390
Logan Authentique	1 0	F	M5	80	44.900
Logan Expression	1 0	F	M5	80	48.350
Logan Expression	1 6	F	M5	106	54.550
Logan Dynamique	1 6	F	M5	106	58.500
Sandero Authentique	1 0	F	M5	82	43.350
Sandero Expression	1 0	F	M5	82	46.950
Sandero Vibe	1 0	F	M5	82	49.100
Sandero Expression	1 6	F	M5	118	51.950
Sandero GT Line	1 6	F	M5	118	56.750

Sandero Sandero Stepway Expression	1.6	F	M6	118	58.240
Sandero Stepway	1.6	F	M5	118	61.300
Sandero RS Racing Spirit	2.0	F	M5	118	66.600
Sandero RS	2.0	F	M6	150	63.600

MINICAMIONETAS

Ghost Series II	6.6	G	A8	570	3.750.000
Wrath	6.6	G	A8	632	3.950.000

SEDANS

Impreza Sedan	2.0	G	CVT	155	103.700
XV XV	2.0	G	CVT	155	118.900
Forester S	2.0	G	CVT	150	131.900
Forester XT	2.0	G	CVT	240	159.600
Legacy R	3.6	G	CVT	256	137.600
WRX	2.0	G	CVT	270	142.700
WRX STI	2.5	G	M6	310	210.900
Outback	3.6	G	CVT	256	186.500

SEDANS

Jimny 4All	1.3	G	M5	85	65.990
Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	65.990
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	73.290
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85	73.290
S-Cross 4You 2WD	1.4	G	A6	120	95.990
S-Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	109.990
S-Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120	115.990
Vitara 4All 2WD GL	1.6	G	M5	126	79.590
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	85.590
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	94.990
Vitara 4You AllGrip	1.6	G	A6	126	99.990
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146	109.490
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	114.990

SEDANS

Camry XLE	3.5	G	A6	277	204.990
Corolla GLI	1.8	F	CVT	144	69.990
Corolla GLI Upper	1.8	F	CVT	144	91.990
Corolla XEi	2.0	F	CVT	154	103.990
Corolla XRS	2.0	F	CVT	154	109.500
Corolla Altis	2.0	F	CVT	154	116.990

Ethos X	1.3	F	M6	107	46.880
Ethos X	1.3	F	A4	107	51.870
Ethos XS	1.5	F	M6	107	52.180
Ethos XS	1.5	F	A4	107	57.170
Ethos Ready	1.5	F	A4	107	61.030
Ethos XLS	1.5	F	A4	107	62.650
Ethos Cross	1.5	F	A4	107	65.606
Ethos Platinum	1.5	F	A4	107	66.320
Ethos X	1.5	F	M6	107	51.670
Ethos XS	1.5	F	M6	107	55.000
Ethos X	1.5	F	A4	107	56.650
Ethos XS	1.5	F	A4	107	60.000
Ethos XLS	1.5	F	A4	107	65.500
Ethos Platinum	1.5	F	A4	107	69.780
Hilux CD SR	2.7	F	A6	163	114.420
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177	118.950
Hilux CS 4x4	2.8	D	M6	177	122.900
Hilux CD SRV	2.7	F	A6	163	123.760
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163	134.410
Hilux CD Standard 4x4	2.8	D	M6	177	135.600
Hilux CD SR 4x4	2.8	D	A6	177	155.400
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	170.400
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	191.900
Prus	1.8	H	CVT	123	126.600
RAV 4 TOP	2.0	G	CVT	145	159.290
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	150.880
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163	164.320
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163	169.780
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4.0	G	A6	238	227.850
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	244.350
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	249.940

TROLLER

T4	3.2	D	M6	200	127.088
----	-----	---	----	-----	----------------

UTILIDADES

Amarok CS S 4x4 2p	2.0	D	M6	140	114.990
Amarok CD S 4x4	2.0	D	M6	140	130.590
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	138.990
Amarok CD Trendline 4x4	2.0	D	A8	180	153.990
Amarok CD High Line 4x4	2.0	D	A8	180	169.990
Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180	179.990
CC TSI	2.0	G	A6	211	170.940



NOVIDADES NAS LOJAS

CONFIRA AS MOVIMENTAÇÕES DE LANÇAMENTOS DO MÊS E ANÚNCIOS DAS MARCAS

ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)

RENAULT

Tração 4x4 e flex

O Jeep Compass acaba de ganhar mais uma configuração, a edição limitada Sport 4x4. Pela primeira vez, o motor 2.0 Tigershark flex vem com tração integral e câmbio automático de nove marchas, antes só disponíveis para o modelo diesel. O preço inicial de R\$ 117.990 representa um belo desconto diante dos R\$ 141.290 pedidos pelo Limited a diesel, até então a configuração mais em conta com tração nas quatro rodas



FORD

Turbodiesel de entrada

A linha 2018 da picape Ford Ranger trouxe a nova versão XLS 4x2 2.2. Vendida pelo preço de R\$ 136.850, a opção é a mais barata turbodiesel da gama e vem apenas com tração traseira. O motor é o Duratorq 2.2 turbodiesel de 160 cv e 39,2 kgfm. Entre as novidades da gama, todas as Ranger passam a vir de série com sensor de estacionamento e câmera de ré, além de ar-condicionado, trio elétrico, direção eletricamente assistida, computador de bordo, controle de cruzeiro e faróis de neblina.



CrossFox	1.6	F	M6	104	72.080
CrossFox I-motion	1.6	F	AT5	104	69.990
Fox Trendline	1.0	F	M5	82	49.370
Fox Track	1.0	F	M5	82	52.730
Fox Trendline	1.6	F	M5	104	53.950
Fox Comfortline	1.6	F	M5	104	57.730
Fox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	61.130
Fox Highline	1.6	F	M5	120	63.120
Fox Pepper	1.6	F	M5	120	63.110
Fox Highline I-motion	1.6	F	AT5	120	66.520
Fox Pepper I-motion	1.6	F	AT5	120	66.510
Fusca TSI DSG	2.0	G	AT6	211	124.700
Gol Trendline	1.0	F	M5	76	42.990
Gol Track	1.0	F	M5	82	45.250
Gol Trendline	1.6	F	M5	104	47.990
Gol Comfortline	1.6	F	M5		50.890
Gol Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	54.290
Golf TSI Comfortline	1.0	F	M6	125	77.247
Golf MSI Comfortline	1.6	F	M5	120	78.130
Golf MSI Comfortline	1.6	F	A6	120	83.530
Golf TSI Highline	1.4	F	M6	150	101.960
Golf TSI Highline DSG	1.4	F	A6	150	107.600
Golf GTI DSG	2.0	G	AT6	220	132.250
Golf Variant Comfortline	1.4	F	A6	150	97.020
Golf Variant Highline TSI	1.4	F	A6	150	107.980
Jetta Trendline TSI	1.4	G	M6	150	80.741
Jetta Trendline TSI	1.4	G	A6	150	86.431
Jetta TSI Comfortline	1.4	F	A6	150	93.936
Jetta Highline DSG	2.0	G	A6	211	108.248
Passat Comfortline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	164.890
Passat Highline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	177.432
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	47.250
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	58.250
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	58.790
Saveiro CD Trendline	1.6	F	M5	104	66.690
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104	68.350
Saveiro Up! Pepper TSI	1.0	F	M5	105	57.900
Saveiro Pepper CD	1.6	F	M5	104	71.090
Saveiro CE Cross 2p.	1.6	F	M5	120	75.120
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	78.360
SpaceFox Trendline	1.6	F	M5	104	68.500
SpaceFox Trendline I-motion	1.6	F	AT5	104	71.900
SpaceFox Comfortline	1.6	F	M5	104	72.520
SpaceFox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	75.920
SpaceFox Highline	1.6	F	M5	104	80.240

SpaceFox Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	83.640
Space Cross	1.6	F	M5	104	85.700
Space Cross I-motion	1.6	F	AT5	104	89.100
Tiguan TSI	1.4	G	AT6	150	128.270
Touareg V6 4x4	3.6	G	A8	280	337.630
Touareg V8 4x4	4.2	G	A8	360	402.744
up! Take	1.0	F	M5	82	37.990
up! Move	1.0	F	M5	82	48.790
up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82	51.190
up! Move TSI	1.0	F	M5	105	53.990
up! Cross	1.0	F	M5	82	56.990
up! High TSI	1.0	F	M5	105	57.690
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82	49.280
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82	51.860
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	52.750
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104	54.459
Voyage Highline	1.6	F	M5	104	56.910
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	57.460
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	60.310

VOLVO

V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	137.950
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	155.950
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190	165.950
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A8	190	170.950
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	175.950
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190	180.950
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245	190.950
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	164.950
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	178.950
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	243.950
S60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	159.950
S60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	173.950
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	238.950
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	239.950
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	269.950
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245	259.950
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	366.950
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	479.950
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	407	479.950
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	537.950
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	419.950
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	426.950



MERCEDES-BENZ

O topo da linha

O novo Mercedes-Benz Classe S sedã já desembarcou no Brasil. O modelo topo de linha da marca está disponível em três versões: o sedã S 560 L (R\$ 769.900), que substitui a versão S 500, o Mercedes-AMG S 63 L 4MATIC (R\$ 974.900) e o Mercedes-AMG S 65 L (R\$ 1.166.900). O Classe S 560 L vem equipado com um motor V8 de 469 cv de potência e 71,38 kgfm de torque. Também com um motor V8, o AMG S 63 4MATIC gera 612 cv de potência e 77,50 kgfm de torque. Já a versão topo de linha o AMG S 65 L vem com um motor V12, que entrega 630 cv de potência e 101,97 kgfm de torque.

CHEVROLET

Risco de incêndio

A General Motors convocou 164.480 unidades da Chevrolet Spin por um defeito de fabricação que pode causar incêndio. Segundo a empresa, uma falha de vedação na grade de entrada de ar posicionada abaixo do para-brisas permite que entre água no compartimento do motor. Caso isso aconteça "em volume extremo" e a água atinja o interior da caixa de fusíveis e relés, é possível que aconteça um curto-circuito. Os carros envolvidos são de ano/modelo 2013 a 2018 e foram fabricados entre 14 de outubro de 2011 e 22 de agosto de 2017. A numeração de chassi varia de DB100001 a JB152762 e os

reparos podem ser feitos em oficinas autorizadas gratuitamente.



ASSINATURAS NOS MUROS

MARCAS DE PARA-CHOQUES E DE PNEUS ENFEITAM MUROS E PAREDES, MAS SE NÃO HOVER UM ACIDENTE, MOTORISTAS NÃO SE DISSOLVEM ACIMA DE 25 KM/H

 **MARCUS VINICIUS GASQUES** [mgasques@edglobo.com.br]

Grafites, pichações, frases de protesto, declarações de amor. A discussão sobre o que é arte, protesto político, expressão social ou a simples manifestação de um apaixonado dá margem a longos debates e reações menos tolerantes. Mas o fato é que, em quantidade, nenhum grupo deixa mais sua marca do que os artistas que assinam suas obras em curvas de viadutos, estacionamentos de shoppings e barreiras que dividem as pistas nas rodovias.

Em estradas e avenidas, a velocidade pode ser alta. Por isso, é especialmente assustador ver marcas de pneus riscadas no chão. O motorista distraiu-se, tomou uma fechada, cochilou ao volante? Não dá para saber, a única certeza é que o susto deve ter sido grande.

Já as assinaturas deixadas em garagens de shoppings muitas vezes são homenagens à nobre profissão dos barbeiros, mas também é verdade que há muitas armadilhas arquitetônicas pelos subterrâneos das cidades. Nesses casos, a ralada no para-choque pode ser mais creditada à imperícia de quem projetou a obra ou a aprovou depois de pronta. A conta o dono do carro leva para casa.

Há manobras em garagens que exigem mais do motorista do que a temida prova de baliza. Afinal, o teste prático para obter a habilitação ainda tem o propósito de avaliar se o candidato a sair com um carro pelas ruas vai conseguir estacioná-lo em uma vaga mais apertada sem interrom-

per o trânsito por muito tempo. Já algumas curvas em garagens de estabelecimentos comerciais chegam a exigir o mesmo apoio externo de um Zequinha, o prestativo passageiro que desce do jipão e põe o pé na lama para orientar o motorista.

O automóvel não foi bem recebido em sua chegada às ruas. Há pouco mais de 120 anos, a Organização Mundial de Medicina fez campanha prevenindo a população da França: "Está provado que nenhum ser humano comum poderá suportar deslocamentos a velocidades superiores a 40 km/h sem que seu corpo sofra os efeitos de avassaladores rompimentos de órgãos internos que causarão imediata e fatalmente a morte".

Emil Jellinek, o bem-sucedido comerciante e amante das corridas de automóvel, desafiou a preocupação dos engenheiros Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach ao exigir um carro que acelerasse além dos 25 km/h. Recebeu um Phoenix de quatro cilindros e 24 cavalos em 1898 e chegou aos 42 km/h em um rali no sul da França. Provou que podia passar de 40 km/h sem virar geleia.

Jellinek ainda passou para a história por ter feito do nome de sua filha uma das marcas de automóvel de maior prestígio: Mercedes. O carro se provou viável, e outros motoristas vão deixando marcas menos nobres por aí, em garagens, guard-rails e muros. Não chegam a ser os "efeitos avassaladores" alardeados no passado, desde que a ralada não termine em um acidente mais grave. 

ENERGIA SUPERIOR EM TODAS AS PISTAS.

PATROCINAMOS A EQUIPE
JÚPITER/VOGEL MOTORSPORT.
A BATERIA DA STOCK CAR
NO SEU CARRO.



LINHA ADVANCED

Maior resistência mecânica e proteção de componentes internos com garantia de 18 meses.



TECNOLOGIA POWER GRID

Grades mais resistentes à vibração, corrosão e aos ciclos de carga e descarga.



f BateriasJupiter
@ BateriasJupiter
bateriasjupiter.com.br

Jupiter
BATERIAS



O CARRO QUE MUDOU PARA VOCÊ MUDAR.

Pense em dirigibilidade com conforto.

Este é o novo Volvo XC60.

Desenhado e construído com atitude escandinava, o novo XC60 foi pensado para quem sabe apreciar o novo e quer desempenho e modernidade em todos os caminhos.

NOVO XC60. OUR IDEA OF LUXURY.



VENDAS
ESPECIAIS
PARA PCD.



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

volvocars.com.br  /volvocarbr